Jeder Leser gewinnt!

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 10
Oktober 2017
66. Jahrgang

Deutschland 5,50 €
Österreich 6,40 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 6,50 €
NL 6,50 €
Dänemark 62,00 DKK



B13411

MEB-Testreport:
- *T3 von Tillig*
- *Gläserner Zug von Kres*
- *Sybic von Roco*

Werkstatt:
- *Ein Bahnhof wird aufgewertet*

Schmalspurdampf im Erzgebirge
Erinnerung an Mulda – Sayda

Schieneninfarkt in Rastatt
Spektakuläre Umleiterzüge

Großes MEB-Sommer-GEWINNSPIEL
Mitmachen & gewinnen!

043 196-5
Nach 142 Jahren Dampflok Abschied
042 096-8

DB-Dampflokabschied 1977

Das letzte Aufflackern

mbs-sebnitz.de

modellbahnshop Sebnitz

TILLIG Schmalspur H0m

...lieferbar!









Technische Details: „Dampflok BR 99“

• 3-Licht-Spitzensignal an beiden Fahrzeugenden, fahrtrichtungsabhängig • Hauseigene Kupplungsaufnahme • Digitale Schnittstelle nach NEM 662 (Next18) • Länge über Puffer 143 mm • Befahrbarer Mindesradius 310 mm

Art.-Nr. 10-02925 - **TILLIG**
H0m Dampflokomotive BR 99.23-24 der DR, Ep.III
~~419,90 €~~ 377,95 €





Art.-Nr. 10-02927 - **TILLIG**
H0m Dampflokomotive BR 99 222 der HSB, Ep.V
~~419,90 €~~ 377,95 €





Art.-Nr. 10-02926 - **TILLIG**
H0m Dampflokomotive BR 99.72-73 der HSB, Ep.V
~~419,90 €~~ 377,95 €



Dieses Modell 10-2927 unterscheidet sich durch folgende Details von den Modellen 10-02925 und 10-02926:

• Oberflächen- statt Mischvorwärmer • Geänderter Rahmenvorbau und Änderungen am Rahmen • Luftkessel unter der Rauchkammertür • Anderer Wasserkasten • Änderungen an den freistehenden Rohrleitungen des Kessels • Unterschiede an Domen und Sandkästen • Geänderte Lampen • Modifizierte Tenderrückwand/Leitern

Veit Schmalspur H0e

...lieferbar!



Technische Details:

• Fertigmodell • LED´s rot/warmweiß • Digitale Schnittstelle nach NEM 651 (6-polig) • Befahrbarer Mindesradius 260 mm • Länge über Puffer 139,5 mm • Betriebs-Nr.: V36 4802



Art.-Nr. 106-72011 - **VEIT** 599,00 €
H0e Schmalspur-Diesellok V36 4801 der DR, Ep.III

599,00 €
Art.-Nr. 106-72012 - **VEIT**
H0e Schmalspur-Diesellok V36 4802 der DR, Ep.III



Art.-Nr. 106-76020 - **VEIT** 89,00 €
H0e Rollwagen 5,50 m Heberleinbremse der Königlich Sächsische Staatsbahn, Ep.I

Art.-Nr. 106-76022 - **VEIT** 89,00 €
H0e Rollwagen 5,50 m Heberleinbremse der DR, Ep.III

Art.-Nr. 106-76024 - **VEIT** 89,00 €
H0e Rollwagen 5,50 m Saugluftbremse der DRG, Ep.II

Art.-Nr. 106-76025 - **VEIT** 89,00 €
H0e Rollwagen 5,50 m Saugluftbremse, Ep.II



Art.-Nr. 106-76012 - **VEIT**
H0e Schneepflug 97-09-58 der DR, Ep.III
139,90 €



Art.-Nr. 106-76014 - **VEIT**
H0e Schneepflug 97-09-57 (Sächsische Bauart), Ep.IV/V
149,90 €

Ab 50,- Warenwert liefern wir Ihnen die Ware innerhalb Deutschlands portofrei nach Hause.

Modellbahnshop Sebnitz | Versandhandel | Lange Str. 62 | 01855 Sebnitz | info@modellbahnshop-sebnitz.de
Tel.: 03 59 71-80 93 50 oder 80 50 9 | Fax: 03 59 71-80 45 8 | WhatsApp: 03 59 71-80 93 50





14 In Rauch aufgelöst

Vor 40 Jahren ging eine bedeutende Epoche für immer zu Ende: Die Bundesbahn verabschiedete sich im bewegten Herbst des Jahres 1977 von ihren letzten Dampflokomotiven.



Titel: H0-Loks von Roco
Foto: Markus Tiedtke



26 Der Ernstfall ist eingetreten

Das Baustellen-Missgeschick im Rheintal sorgt für außergewöhnliche Züge in der Provinz.



62 Kleiner Bahnhof, große Wirkung

Michael Siemens holt aus einem alten Bausatz mit einfachen Mitteln das Beste heraus.



88 Nächster Halt: Sanssouci

Die Anlage der Eisenbahnfreunde Hönnetal zeigt regionale Bahngeschichte im Modell.



FOTOS: BAHNPARK

Im Zuge einer möglichen Räumung der Dampflokhalle sähen auch die Lokomotiven 03 295, 41 018, 44 606, Posen 2455, 64 446 und E 63 05 einem ungewissen Schicksal entgegen.

BAHNPARK AUGSBURG

Ausgebremst

☐ Das Drama um den Bahnpark Augsburg begann Ende des Jahres 2016, als mehrere Behörden für das Museum im ehemaligen Bahnbetriebswerk ein umfangreiches Genehmigungsverfahren anstießen. Mehrmals wechselten die Zuständigkeiten zwischen der Stadt Augsburg und der Landeseisenbahnaufsicht bei der Regierung von Oberbayern, die auch für den Bahnpark im Regierungsbezirk Schwaben zuständig ist. Aus einfachen Bauanträgen auf Nutzungsänderung wurde ein umfangreiches Planfeststellungsverfahren. Erst ein juristisches Gutachten der Universität Passau, das im Auftrag des Verbandes der Deutschen Museums- und Touristikbahnen VDMT erstellt wurde, zeigte der öffentlichen Verwaltung den richtigen Weg. Derweil aber blieb der Bahnpark behördlich verordnet geschlossen.

Seit Dezember 2016 ruht der Museumsbetrieb. Einnahmen blieben aus. In der Folge trieb dies die gemeinnützige Bahnpark Augsburg gGmbH als Eigentümerin und Trägerin des Projektes zwangsläufig an den Rand des Ruins.

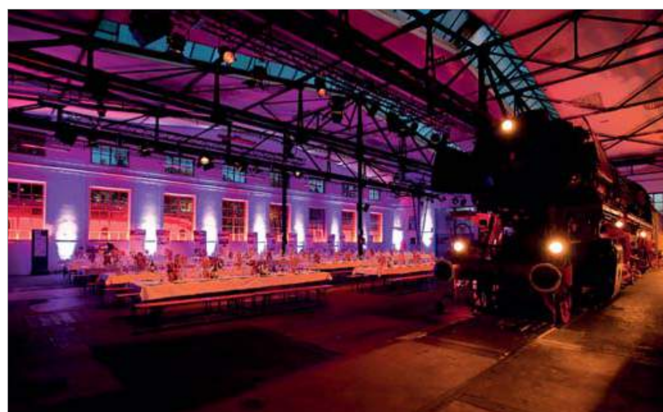
Angesichts dieser Zwangssituation bat der Bahnpark die Politik öffentlich um Hilfe. Die Berichterstattung in der bundesweiten Presse rief den Investor Armin Böck auf den Plan: Der Abbruchunternehmer und Schrotthändler aus Donauwörth schmiedete ein vermeintliches Rettungskonzept für den Bahnpark, das die museale Nutzung zunichte machen könnte. Böck plant, das Bahnpark-Gelände zu großen Teilen gewerblich zu nutzen und der Staudenbahn, einem kleinen regionalen Eisenbahnunternehmen, einen lukrativen Werkstattbetrieb in der denkmalgeschützten Dampflokhalle zu ermöglichen. Im Gegenzug wollte er für den Fortbestand des Museumsbetriebes im sogenannten Rundhaus garantieren, unter der Bedingung, diesen an den Verein „Bayerisch-Schwäbische Museumsbahn" (BSM) zu übertragen – einen Verein, der bisher kaum in Erscheinung trat und nach eigenen Angaben nur über 40 Mitglieder, davon vier aktive, verfügt.

Pikantes Detail: Ein Mitarbeiter der Regierung von Oberbayern, der über alle Insider-Informationen aus dem Planfeststellungsverfahren verfügt und in vertrauliche Behördengespräche über die angeschlagene finanzielle Situation der gemeinnützigen Bahnpark Augsburg gGmbH eingebunden war, ist zugleich Vertrauter des Investors Armin Böck. Doch damit nicht genug: Der Mann aus der Landeseisenbahnaufsicht war bis vor wenigen Jahren Gesellschafter und Mitarbeiter der Staudenbahn und ist einer der wenigen Aktiven im Verein „Bayerisch-Schwäbische Museumsbahn".

Sollte der Investor seine Pläne verwirklichen, würde dies einen gewaltigen Verlust und einen schmerzlichen Schaden für die deutsche Eisenbahnkultur bedeuten: Die Dampflokhalle müsste geräumt werden und verlöre ihre museale Funktion. Auch die über 20 Jahre hinweg mühevoll aufgebaute „Gläserne Dampflokwerkstatt" müsste weichen, Spezialwerkstätten, die Schmiede aus dem Jahr 1903 und die betriebstechnischen Anlagen für den Dampflokbetrieb würden verschwinden. Längst abgestimmte Museumskonzepte würden mit einem Handstreich vernichtet. Fördermittel und Sponsorengelder, die bereits in den Aufbau des Museums in der Dampflokhalle geflossen sind, wären verloren.

Doch nun scheint sich massiver Widerstand gegen die Investorenpläne zu formieren und eine Welle des Protests, der weit über die Grenzen der Stadt hinaus geht, brandet auf. Eisenbahnfreunde, Kulturschaffende und Denkmalschützer aus ganz Deutschland laufen Sturm. Dazu wird es Anfang September eine Online-Unterschriftenaktion geben. Informationen dazu dann unter http://www.bahnpark-augsburg.de.

Eisenbahnfreunde können sich aber mit wenigen Mausklicks auch direkt an den bayerischen Ministerpräsidenten Horst Seehofer und den Augsburger Oberbürgermeister Kurt Gribl wenden. Der Bahnpark muss erhalten bleiben!



Auch die überregional beliebten Dampflok-Dinner, festliche Abendessen in besonderem Ambiente, wären Geschichte, sollte sich der neue Investor durchsetzen.


FOTO: MATTHIAS KRAUSE

Am 27. Juli 2017 unternahm die dreiteilige Einheit mit 445 013 (Abnahme 13. Juli 2017) im Vorfeld des Bww Kiel erste Einweisungsfahrten.

DB REGIO SCHLESWIG-HOLSTEIN

Twindexx Vario eingetroffen

☐ Nach langer Wartezeit sind im Juli in Kiel die ersten Doppelstocktriebwagen der Baureihe 445 eingetroffen. Der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein hat insgesamt 16 Doppelstocktriebwagenzüge des Typs Bombardier-Twindexx-Vario bestellt. Die Züge bestehen jeweils aus zwei Triebwagen der Baureihe 445 sowie zwei Doppelstockwagen und sollen insbesondere die derzeit zwischen Hamburg und Kiel vor älteren Doppelstockgarnituren eingesetzten E-Loks der Baureihe 112 sukzessive ablösen. Erste Einsätze sind nach dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember auf den Linien RE 7 Flensburg/Kiel – Hamburg sowie RE 70 Kiel – Hamburg geplant. Ursprünglich sollten die neuen Fahrzeuge bereits ab 2014 zum Einsatz kommen, seit 2015 waren allerdings zunächst nur einzelne Doppelstock-Mittelwagen im hohen Norden eingetroffen. Sie liefen bislang in konventionellen lokbespannten Züge neben ihren verkehrsrot lackierten Vorgängerinnen mit.


FOTO: ALEXANDER HERTEL

■ *MY 1149 (227 008), MY 1155 (227 010) von Altmark-Rail und 214 025 fuhren am 19. August 2017 von Haldensleben nach Hartmannshof. Hier ist die Fuhre bei Plauen/V. zu sehen.*

DER INFARKT


Stefan Alkofer

Das Schienennetz gleicht dem menschlichen Blutkreislauf. Alles fließt stetig, bis es an einer Engstelle urplötzlich zur Verstopfung und schlimmstenfalls zum Zusammenbruch kommt.

So geschehen in Rastatt vor wenigen Wochen. Der Verkehr auf einer der wichtigsten Nord-Süd-Schienenachsen Europas kam zum Erliegen.

Die behandelnden Ingenieure der DB AG waren darauf nicht vorbereitet. Die wichtigsten Maßnahmen zur Reanimation, Ausweichrouten, Kreuzungsmöglichkeiten, wurden in den vergangenen Jahren zurückgebaut, wegrationalisiert. Personal und Material fehlt an allen Ecken und Enden.

Fahrgäste müssen in den Bus umsteigen, weil die Trassen für den Güterverkehr benötigt werden.

Lkw-Spediteure und Busunternehmer reiben sich die Hände, verärgerte Fahrgäste und Unternehmen, deren Produkte nicht rechtzeitig ankommen, werden sich überlegen, ob die Straße nicht doch die verlässlichere Alternative ist.

Höchste Zeit, den politisch Verantwortlichen den Begriff Redundanz zu erklären: Absicherung ist notwendig, aber die gibt es nicht zum Nulltarif.

Ein Verkehrsträger, der in heutigen Just-in-Time-Zeiten konkurrenzfähig sein soll, muss besser aufgestellt sein.

Unfälle können passieren. Der Erste-Hilfe-Koffer sollte aber bereit stehen.

99 1542 DER PRESSNITZTALBAHN

Sachsen-Dampf in Österreich

☐ Ein Gastspiel der besonderen Art konnten Besucher im Juli und August auf der niederösterreichischen Ybbstalbahn zwischen Kienberg/Gaming und Lunz am See erleben. Anlässlich des 40. Geburtstags der Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen (ÖGLB) weilte die IV K 99 1542 der Preßnitztalbahn für drei Wochen als Gastlokomotive in Niederösterreich. An den drei Wochenenden zwischen dem 22. Juli und dem 6. August 2017 kam die 750-mm-Schmalspurlok ohne Probleme auf der 760-mm-spurigen Museumsbahn vor Sonderzügen, gebildet aus österreichischen Personenwagen, zum Einsatz. Die Maschine wurde von sächsischem Personal geführt, das sich mit seiner Lok auf der gebirgigen Strecke sichtlich wohlfühlte. Angesichts des Erfolgs war es fast ein wenig schade, dass sich die Lok nach ihrem letzten Einsatz am Wochenende des 5. und 6. August wieder zurück nach Sachsen verabschieden musste.



FOTO: DR. MARKUS STRÄSSLE

Am 23. Juli 2017 ergänzt 99 1542 in Pfaffenschlag ihre Wasservorräte an einem altösterreichischen Wasserkran der Bauart Spitzner.



FOTO: KARSTEN FUCHS

■ ***Die Class 66 der Rheincargo mit der Betriebsnummer DE 62 hat in den Werkstätten der HGK die zweite Hauptuntersuchung nach ihrer Indienststellung erhalten. Im Zuge dieser Arbeiten wurde die Maschine auch gleich mit den neuen silbernen Hausfarben der Rheincargo versehen. Am 26. Juli 2017 fand noch der finale Loadtest (Kontrolle und Justierung der optimalen Leistungsparameter nach der Motorüberholung) statt, einer der letzten Schritte vor der Wiederindienststellung. Auch für Modellbahner gibt es eine gute Nachricht: Die silberne DE 62 soll bald als Funktions- und Standmodell angeboten werden.***

ZWISCHENHALT

■ **Die Stadler Rail AG** vermarktet ihre neuen Hochgeschwindigkeitstriebzüge künftig unter dem Markennamen „Smile“. Der Name ist ein Akronym für „Schneller Mehrsystemfähiger Innovativer Leichter Expresszug“.

■ **Ein Lokführerstreik** hat den Betrieb der finnischen Staatsbahn VR lahmgelegt. Vom Abend des 14. August 2017 bis zum 16. August, 0.00 Uhr, ging auf dem Streckennetz der VR fast nichts mehr. Die Lokführer protestierten gegen die geplante Öffnung und Liberalisierung des finnischen Schienennetzes.

■ **Die staatliche Trenitalia SpA** bleibt auch zukünftig für den IC-Verkehr in Italien verantwortlich. Der neue Zehnjahresvertrag für den „universellen Bahndienst" (servizio ferroviario universale) beginnt mit sofortiger Wirkung und sieht neben einer Modernisierung des Fahrzeugparks auch eine Ausweitung des Angebots vor. Zusätzlich gab Trenitalia den Erwerb von 17 V 250-Triebzügen bekannt. Die Fahrzeuge waren ursprünglich für das grenzüberschreitende Netz von NS und SNCB vorgesehen, konnten im Betrieb nicht überzeugen und wurden an den Hersteller zurückgegeben.

■ **Die DB Regio AG** bestellt bei Siemens 57 Mireo-Triebzüge. Die Fahrzeuge sollen ab 2020 auf dem Netz der S-Bahn Rhein-Neckar zum Einsatz kommen.


FOTO: KARSTEN FUCHS

Stargäste beim Speisewagentreffen waren zweifellos die beiden eigens überführten Rheingold-Wagen: der historische 1.-Klasse-Speisewagen von 1928 sowie der Kanzelwagen (Dome Car) des Nachkriegs-Rheingolds. Daneben konnte man auch 228 501 der WFL im Einsatz erleben, die seit Juni eine historische Lackierung als Werklok 204 der VEB Chemische Werke Buna trägt, hier bei Rangierfahrten in Rennsteig kurz nach Ausstellungsende am 13. August.

RENNSTEIGBAHN

Speisewagentreffen und T 16-Probefahrt

☐ Premiere im Thüringer Wald: Zum ersten Mal veranstaltete die Rennsteigbahn am 12. und 13. August 2017 ein Speisewagentreffen im Bahnhof Rennsteig. Vertreten waren Speisewagen aus unterschiedlichen Epochen und Regionen Deutschlands. In den Speisewagen, die von den verschiedensten Vereinen und Museumsbahnen stammten, wurden Gerichte der jeweiligen regionalen Küche kredenzt.

Unterdessen mussten die für den 19. und 20. August geplanten Fahrten mit 94 1538 abgesagt werden. Nach ihrer Aufarbeitung durch die Malowa hatte sie am 3. August 2017 zwar eine erfolgreiche Probefahrt zwischen Klostermansfeld und Hettstedt absolviert, anschließende Probleme mit der Wasserspeisung verhinderten jedoch zunächst eine Überführung in den Thüringer Wald. Der „Rennsteighirsch" erlitt am 5. Oktober 2011 bei einer Sonderfahrt einen schweren Kesselschaden.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.


FOTO: MARKUS BEHRLA

☐ Schon bei der Gründung der Deutschen Bundesbahn war abzusehen, dass sich die Straße zu einem ernst zu nehmenden Konkurrenten für die Bahn entwickeln würde. Um verlorene Marktanteile zurückzugewinnen, beschloss man, auch Kunden ohne eigenen Schienenanschluss den Zugang zum System Eisenbahn zu ermöglichen. Dazu mussten Schiene und Straße besser vernetzt werden. 1950 präsentierte die Bundesbahn ihr wegweisendes Wechselbehältersystem. Mit dieser umfassenden Transportlösung war die Beförderung von Gütern aller Art in standardisierten Großbehältern vorgesehen. Die sogenannten pa-Behälter konnten in einem ausgeklügelten Transportsystem sowohl von schienengebundenen Tragwagen wie auch schienenunabhängigen Straßenzustellfahrzeugen befördert werden. Weil keine gesonderte Infrastruktur benötigt wurde, konnte die Verladung an jeder Ladestraße stattfinden. Bei allem Erfolg wurde das DB-System in den 1970er-Jahren zunehmend von ISO-genormten Containern verdrängt. Bei der DB sind die letzten pa-Behältertragwagen längst ausgemustert. Doch auch heute noch stehen 20 Exemplare der Bauart Llmps im aktiven Dienst. Die Wagen sind mittlerweile für die Lanxess AG im Einsatz und transportieren entzündliche Aluminium-Alkyle über die Schiene zu Kunden in ganz Deutschland. Wir wollen von Ihnen wissen, unter welchem eingängigen Slogan die DB dieses innovative Transportsystem seinerzeit vermarktete?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Oktober 2017 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Oktoberheft lautete: „Israel". Gewonnen haben: Ladenthin, Jörg, 14480 Potsdam; Riese, Bernd, 99976 Lengenfeld unterm Stein; Kain, Matthias, 08371 Glauchau; Hofmann, Günter, 01217 Dresden; Mittenzwey, Wolfgang, 07549 Gera; Winkler, Eveline, 04610 Meuselwitz; Liebscher, Gerd, 08371 Glauchau; Feist, Rüdiger, 31812 Bad Pyrmont; Wendler, Bernd, 01109 Dresden; Knörlein, Hans, 91174 Spalt-Großweingarten; Paul, Werner, 33100 Paderborn; Müller Carsten, 47506 Neukirchen-Vluyn; Koch, Sven Arved, 63303 Dreieich; Dorn, Holger, 15366 Hoppegarten; Thiele, Margitta, 18299 Dolgen am See; Bauer, Stefan, 82054 Sauerlach; Krawczyk, Jens, 02827 Görlitz; Schmidt, Marcus, 39264 Nedlitz; Söhner, Otto, 91074 Herzogenaurach; Peters, Josef, 54296 Trier.

1931 – 2017

Wolfgang Schacht

☐ Eisenbahnfreunde trauern um Wolfgang Schacht, der am 30. Juli 2017 verstorben ist. Als Gründer der Eisenbahnfreunde Hannover 1959 war er 23 Jahre lang deren Vorsitzender. Den BDEF begleitete er ab 1959 als langjähriger Beisitzer, Geschäftsführer und Vorsitzender. Folgerichtig wurde er 1999 Ehrenmitglied des BDEF. Das war er auch im europäischen Verband MOROP, den er mitbegründet hat. Für seine herausragenden Verdienste um das Eisenbahnwesen wurde ihm im Januar 2000 von Bundespräsident Rau das Bundesverdienstkreuz verliehen.



FOTO: BDEF

Wolfgang Schacht (li.) neben Gerhard A. Bayer, der ihn 1999 im Amt des BDEF-Vorsitzenden beerbte.


FOTO: STEFFEN SCHMIDT

■ *Nachdem der Triebwagen 670 002 „Alma" in den Besitz von Köstner Schienenbusreisen gewechselt ist, soll er langfristig gemeinsam mit dem Schwesterfahrzeug 670 000 für individuelle Sonderfahrten zum Einsatz kommen. Zu Testzwecken war Firmenchef Sylvio Köstner mit seinem neuen Gefährt am 8. August 2017 im Erzgebirge zu Gast, auf der Strecke zwischen Annaberg und Markersbach.*



FOTO: HOLGER GRAF

Nach 27-jähriger Abstellzeit ist die Dampflok „Luci" des Bayerischen Eisenbahnmuseums Nördlingen wieder in Betrieb. Die 1916 an die spätere IG Farben gelieferte Maschine kam im Frühjahr 1975 als erste Dampflok überhaupt in den Besitz des Eisenbahnclubs München e. V., der Keimzelle des Nördlinger Eisenbahnmuseums. Ende Juli 2017 konnte erstmals wieder angeheizt werden, die restlichen Arbeiten zur Fertigstellung erfolgten im August. Im Rahmen der „Rieser Dampftage" am 26. und 27. August konnte die Lok dann erstmals wieder einem breiten Publikum präsentiert werden.

FICHTELBERGBAHN

Großes Fest zum 120. Geburtstag

Viel zu feiern gab es im Oberen Erzgebirge am 12. und 13. August 2017: Am betreffenden Wochenende beging man das 120-jährige Bestehen der Fichtelbergbahn zwischen Cranzahl und Kurort Oberwiesenthal. Zu diesem Anlass wurde ein DR-Nostalgiezug aus Altbauwagen und DR-Rekowagen zusammengestellt. Gezogen wurde er von zwei VI K-Loks: der frisch hauptuntersuchten 99 713 der Betreibergesellschaft SDG und der Gastlok 99 715 der Preßnitztalbahn. Den Beteiligten bot sich damit die einmalige Gelegenheit, die derzeit einzigen betriebsfähigen Exemplare dieser sächsischen Schmalspurklassiker gemeinsam im Einsatz zu erleben, denn auch 99 713 wird der Fichtelbergbahn nicht erhalten bleiben. Nach ihrem Aufenthalt in der Lokwerkstatt der SDG Oberwiesenthal wird 99 713 bald an ihren künftigen Einsatzort Radebeul transportiert werden.



FOTO: RAINER STEGER

Ein Schmalspurdampfzug mit zwei VI K an der Spitze ist wahrlich kein alltägliches Ereignis und sorgte deshalb für volle Züge und viele Fotografen am Streckenrand.

LOKWECHSEL BEIM BERLIN-MALMÖ-EXPRESS

Die Rückkehr des Holzrollers

☐ Höchst abwechslungsreich gestaltete sich zuletzt die Traktion im deutschen Abschnitt des in den Sommermonaten von der Georg Verkehrsorganisation GmbH (GVG) und der schwedischen Veolia-Tochter Snälltåget betriebenen Berlin-Malmö-Express. Nachdem die eigenen Loks der Baureihe 109 fristbedingt ausgefallen waren, mietete die GVG für den Nachtzugdienst nach Skandinavien bei der WFL eine Lok der Baureihe 155. Kurz bevor die Saison am 13. August endete, kehrte für viele überraschend die frisch hauptuntersuchte 109-3 aus Neustrelitz zurück und übernahm die Traktion des privaten Fernreisezuges zwischen Sassnitz und Berlin Hbf tief.



Am 9. Juli wurde der Nachtzug nach Malmö noch mit 155 159 der WFL bespannt, hier überführt die Lok den Leerpark nach Berlin Hbf tief.



FOTOS: BODO SCHULZ (2)

Am 28. Juli kam die 109-3 in der Frühe zusammen mit der WFL-155 nach Berlin. Am Nachmittag bespannte die 109 allein den Zug nach Sassnitz/Malmö, hier auf der Zuführung des Zuges nach Berlin Hbf tief.



FOTO: HENNING GOTHE

■ *Seit Mitte Juni betreibt der Aluminium-Veredler Novelis eine Güterzugverbindung von Göttingen nach Sierre in der Schweiz. Dafür kommen zwei Loks des Typs Siemens F4 zum Einsatz. Die Farbgebung der Loks soll die Partnerschaft zwischen Novelis, VTG Rail Logistics (Retrack-Netzwerk) und SBB Cargo auch nach außen sichtbar machen. SBB Cargo ist innerhalb der Kooperation für die gesamte Disposition verantwortlich. Ab Basel wird der Zug durch VTG-Personal bis Göttingen befördert. Am 26. Juli 2017 zeigte sich 189 990 mit einem Alu-Zug zwischen Friedland und Eichenberg auf dem Weg in Richtung Schweiz.*

■ *Im Mai 2017 hat DB Cargo die beiden ehemaligen Siemens-Poolmaschinen 189 822 und 823 übernommen. Dabei verzichtete man zunächst auf eine Neulackierung, so dass die beiden Loks nun abweichend von den übrigen DB-Fahrzeugen eine weiße Lackierung mit rotem Kontraststreifen an den Fronten tragen. Daneben stockte DB Cargo die Flotte kurzfristig noch um elf MRCE-Mietloks der Baureihe 189 auf. Das Bild zeigt 189 823 mit einem Ganzzug, bestehend aus Eaos, am 21. August 2017 in Hilden.*



FOTO: TOBIAS RÜTHER



FOTO: MARCUS HENSCHEL

■ *In den NRW-Sommerferien wurde die Strecke zwischen Essen-Steele-Ost und Hattingen saniert. Für Bauzugdienste weilte dafür 221 122 der EFW im Ruhrtal. Für die Lok war dies eine Art Heimkehr, schließlich war sie bis zur Ausmusterung bei der Bundesbahn im Ruhrgebiet beim Bw Oberhausen-Osterfeld stationiert. Am 13. August war die Rundnase in Bundesbahnfarben auf dem Weg von Bochum-Dahlhausen über Essen-West nach Dortmund-Mengede bei Essen-Kray unterwegs.*



FOTO: KLAUS MALADE

■ *Im Rahmen des 26. Chemnitzer Heizhausfestes kam es am Abend des 18. August 2017 während eines heftigen Unwetters zu einem schweren Rangierunfall. 35 1019 des Lausitzer Dampflokclubs überfuhr in Höhe des Technikmuseums Seilablaufanlage am Haltepunkt Chemnitz-Hilbersdorf zu später Stunde aus bisher ungeklärter Ursache eine Gleissperre und entgleiste mit der Vorlaufachse sowie allen drei Kuppelradsätzen. Welche Schäden die Lok, die am 25. August 2017 Fristablauf hatte, davontrug und wie hoch die Kosten für eine Instandsetzung sind, ist derzeit noch nicht bekannt.*

LOCOMORE

Rettung durch Flixbus

□ Nachdem bereits einige Zeit über ein mögliches Engagement des tschechischen Eisenbahnverkehrsunternehmens LEO-Express in Deutschland spekuliert worden war, folgte nun der Paukenschlag: Die Tschechen steigen gemeinsam mit Flixbus beim insolventen Eisenbahn-Start-up Locomore ein. Flixbus übernimmt die Vermarktung und integriert darüber hinaus alle Locomore-Fahrten in sein eigenes Buchungssystem, so soll Locomore vom umfangreichen Vertriebsnetz des Fernbusanbieters profitieren. Damit will man nicht nur den Konkurrenzdruck auf die DB AG erhöhen, sondern nach eigener Aussage Bus und Schiene gezielt miteinander vernetzen. Bereits seit 24. August verkehren wieder Locomore-Züge auf der bekannten Verbindung zwischen Stuttgart und Berlin. LEO-Express zeichnet sich für den Bahnbetrieb verantwortlich, zu diesem Zweck hat man bereits Anfang August mit der Rekrutierung von Personal begonnen.

FOTO: BENJAMIN BEYTEKIN



Die Seitenflügel wurden schon abgerissen. Nun wird das unter Denkmalschutz stehende Hauptgebäude der alten Bundesbahndirektion Stuttgart mit Millionenaufwand gestützt.

STUTTGART 21

Bahndirektion hebt ab

☐ Ein ganz besonderer Anblick bietet sich derzeit in Stuttgart: Das Gebäude der ehemaligen Bundesbahndirektion steht den Tunnelbohrungen am Nordkopf des Hauptbahnhofs für das umstrittene Bahnprojekt Stuttgart 21 im Weg. Weil ein Abriss des letzten verbliebenen Gebäuderestes der ehemaligen Bundesbahndirektion Stuttgart aus Denkmalschutzgründen nicht infrage kam, entschied man sich für eine spektakuläre Lösung. Nach komplizierten Abstützarbeiten ruht das gesamte, etwa 17 000 Tonnen schwere Gebäude nun auf einer zwei Meter starken Abfangplatte, die ihrerseits von mehreren kräftigen Stützen getragen wird. So wurde unter dem Gebäude eine ausreichend große Durchfahrtshöhe geschaffen, um mit den eigentlichen Grabungen im Rahmen der Tunnelbauarbeiten zu beginnen. Dazu wird man die Erde nun auf bis zu zehn Meter Tiefe ausheben, die Arbeiten sollen bis 2019 abgeschlossen sein. Durch die aufwendigen Arbeiten summieren sich die Kosten für den Tunnelbau in diesem Bereich auf 50 Millionen Euro, bei einem vollständigen Abriss der alten Bundesbahndirektion wären laut Bahn nur rund vier Millionen Euro nötig gewesen.

FOTO: BERND LOTZOW



■ *Stargast des 12. Alt-Schweriner Dampftreffens am 5. und 6. August 2017 war die rumänische Dampflok 131.060, hier am 6. August vor dem schönen Zug der Berliner Eisenbahnfreunde zwischen Karow und Malchow am ansteigenden Abschnitt der Strecke vor Alt-Schwerin. Veranstalter der Sonderfahrten war die Historische Eisenbahn Westmecklenburg e. V.*

ČD

Nationaler Eisenbahntag

☐ Der nationale Eisenbahntag ist die größte Eisenbahnveranstaltung in der Tschechischen Republik. Er findet in diesem Jahr am Samstag, den 23. September 2017, rund um das Bw Bohumín (Nord-Mähren) statt. Von 10 bis 17 Uhr sind zahlreiche Aktionen geplant, es werden historische und moderne Fahrzeuge der CD und der ehemaligen CSD teilnehmen. Am Abend soll die historische Drehscheibe des Bw in einer aufwendigen Lichtshow illuminiert werden. Im Rahmenprogramm des Eisenbahntags verkehren auch zahlreiche Sonderzüge, so wird unter anderem der bekannte Retroexpress „Ostravan“, gezogen von der historischen Lokomotive E499.0 „Bobina“, zwischen Prag und Bohumín verkehren. Weitere Informationen (leider nur auf Tschechisch) unter folgender Adresse: http://www.denzeleznice.cz/



FOTO: MARKUS BEHRLA

■ *Regelmäßig gelangt ein Zug der „InfraLeuna GmbH“ tief in den Westen der Republik. Zwischen Großkorbetha und Duisburg verkehrt zumeist einmal wöchentlich ein Kesselwagenzug mit Schwefelsäure. Am 1. August 2017 konnte Lok 208 der „InfraLeuna“ (275 011) mit drei Kesselwagen bei Hamm auf dem Rückweg nach Sachsen-Anhalt beobachtet werden.*

MEB-Sommer-Gewinnspiel

☐ Der Sommer neigt sich seinem Ende entgegen, die Tage werden kürzer, die Temperaturen fallen. Unter dem Dachboden ist es wieder auszuhalten und die kühleren, teils verregneten Herbsttage laden wieder zum Weiterbau der heimischen Anlage ein. Als kleine Zusatzmotivation verlosen wir wieder ein Füllhorn toller Preise, von denen einige unten abgebildet sind. Die Teilnahme ist eigentlich ganz leicht. Sie müssen nur die Titelgeschichte in diesem Heft aufmerksam lesen, dann können Sie diese Frage sicherlich ganz einfach beantworten: Welche Betriebsnummer hatte die letzte im Jahr 1977 abgestellte Dampflokomotive der DB?

Schicken Sie Ihre Lösung bitte bis zum 15. Oktober 2017 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort: MEB-Sommer-Gewinnspiel, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an gewinnspiel@modelleisenbahner.de.

Jeder Leser gewinnt: Deshalb können Sie sich eine Modellbahnschule als PDF-Datei herunterladen. Sie müssen nur im Internet die Seite www.vgbahn.de/mebheft07 aufrufen und das Kennwort Modellbahnschule eingeben. Schon steht Ihnen das PDF zum Lesen und Ausdrucken zur Verfügung.

Angehörige der Verlagsgruppe Bahn können nicht teilnehmen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

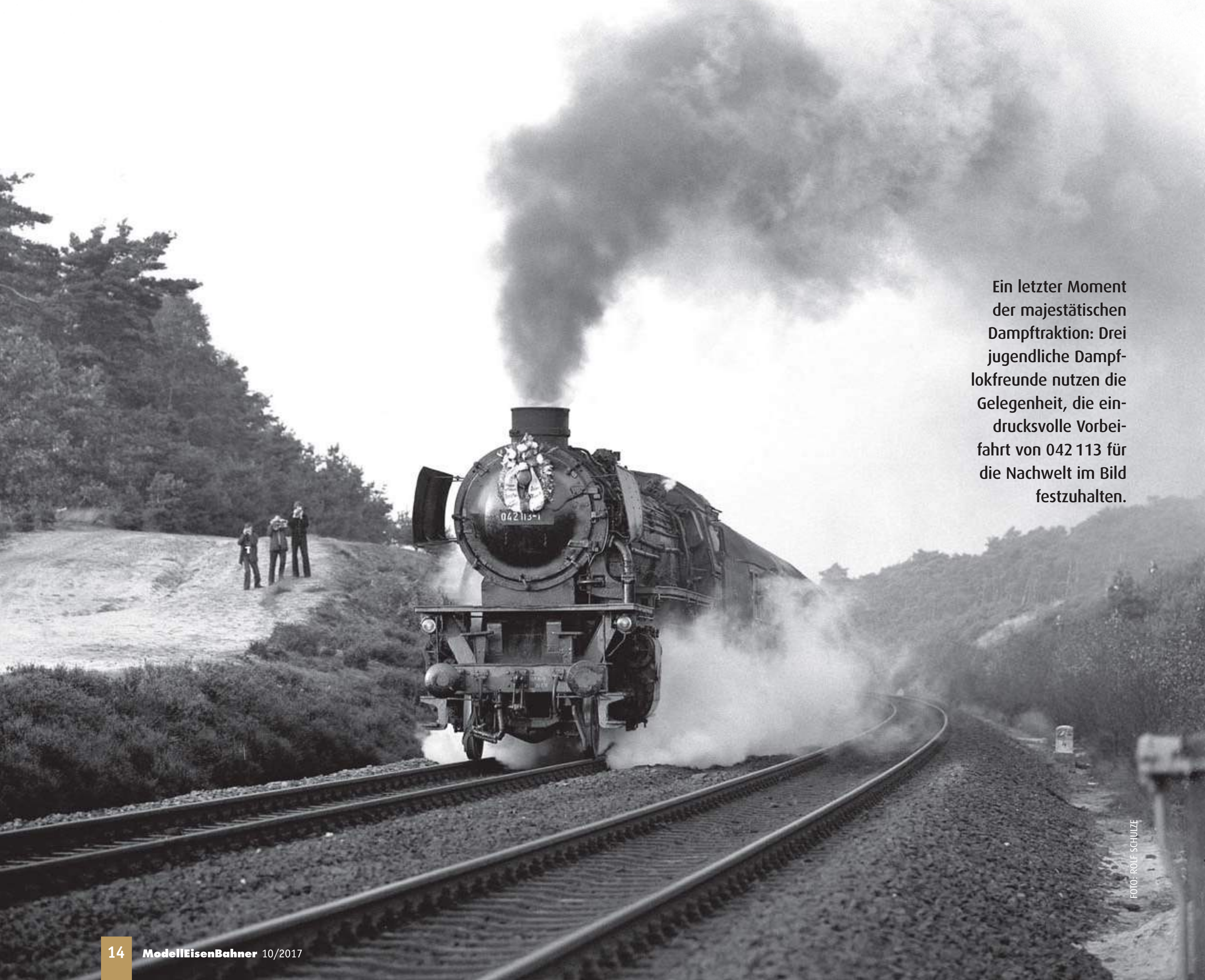




So war der DB-Dampfabschied im Herbst 1977

Am 26. Oktober 1977 stellte die Deutsche Bundesbahn ihre letzte Dampflok endgültig auf das Abstellgleis. Ein bewegtes Ende einer grandiosen Ära.

Alles nur noch Schall und Rauch



Ein letzter Moment der majestätischen Dampftraktion: Drei jugendliche Dampflokfreunde nutzen die Gelegenheit, die eindrucksvolle Vorbeifahrt von 042 113 für die Nachwelt im Bild festzuhalten.

FOTO: ROLF SCHULZE



FOTO: HORST LÜDICKE

Hochbetrieb herrschte beim DB-Dampfabschiedsfest am 10. und 11. September 1977 im Bahnbetriebswerk Rheine. 042 052, 043 085 und 50 1255 repräsentierten dort die letzten ihrer Art.

Der Herbst des Jahres 1977 sollte vielen Bürgern der Bundesrepublik noch lange in Erinnerung bleiben, allerdings nicht in guter: Die linksradikale RAF hatte sich vollends in eine terroristische Vereinigung gewandelt, die mit Morden, Anschlägen und einer Flugzeugentführung die besorgte Öffentlichkeit in Angst und Schrecken versetzte. Noch nie zuvor hatte es auf deutschem Boden eine ähnlich bedrohliche Terrorwelle gegeben. Diese dramatischen Ereignisse führten bald dazu, dass das bewegte Spätjahr '77 als „Deutscher Herbst" in die Geschichtsbücher eingehen sollte.

Doch die geschilderten Vorgänge waren nicht der alleinige Grund, weshalb die Monate September und Oktober vor mittlerweile genau 40 Jahren bis heute ein bedeutender Teil der (west-)deutschen Geschichtsschreibung geblieben sind. Neben den aufwühlenden gesellschaftlichen Ereignissen geschah ganz im Nordwesten der Bundesrepublik etwas, das zumindest in Bezug auf die Eisenbahnhistorie einen mindestens ebenso hohen Stellenwert besitzt: Am 26. Oktober 1977 schickte die Deutsche Bundesbahn ihre letzten Dampflokomotiven auf das Abstellgleis.

Noch immer stellt dieses Datum einen Wendepunkt im Schienenverkehr dar, geschah doch nichts Geringeres als der Abschied von den Ursprüngen der Industriellen Revolution auf dem Bundesgebiet.

Vom 7. Dezember 1835, als der „Adler" das erste Mal von Nürnberg nach Fürth fauchte, das Dampfzeitalter und damit die Industrialisierung einleitete, bis zu jenem Tag im kleinen Emsland-Städtchen Rheine 142 Jahre später, als das Feuer für immer verlöschen sollte, war es ein weiter Weg.

Das Dampf-Ende war ein Abschied mit Ansage

Über 100 Jahre war die Dampflok das unangefochtene Zugpferd der Eisenbahn, doch im siebten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts kündigte sich endgültig der Abschied von der Dampftraktion an. Lange hatte die DB schon Stimmung gegen die schwarzen Ungetüme gemacht. Bereits 1960 verkündete die Bundesbahn-Zentrale in Frankfurt, spätestens in zehn Jahren alle Dampfloks abgestellt zu haben. Das war natürlich eine eher unrealistische, euphorische Aussage, da über 7000 Dampflokomotiven nur 3000 Elektro- und Dieselloks gegenüberstanden. Doch die fortschreitenden Elektrifizierungsmaßnahmen – bereits im Oktober 1963 hing auf über 5000 Kilometern Streckenlänge der Fahrdraht – und die immer leistungsfähigeren Dieselloks setzten der Dampf-Zugförderung arg zu. Schon 1970 war das Verhältnis der Traktionsarten gekippt.

Die Dampflok galt nun als altmodisch, arbeitsintensiv, ineffizient, teuer und dreckig. Sie begann sich aus der noch immer großen Fläche des Schienennetzes zurückzuziehen. Bald wurden ihre letzten Reservate zu Pilgerstätten für Eisenbahnfreunde.



FOTOS (2): JOHANNES GLÖCKNER

Die Zahl der in Rheine anwesenden Eisenbahnfreunde erreichte nie zuvor bekannte Ausmaße. Das Bild entstand dort am 23. Oktober 1977, als die letzten Dampfsonderzüge unterwegs waren.



Mit gesenktem Haupt wird bald der Regler zur letzten Fahrt mit 043 196 geöffnet ...

Das war auch im Emsland nicht anders. Zwischen Emden und Rheine galt es für die letzten verbliebenen beiden Dampflok-Baureihen der Bundesbahn, 44 und 41, den bis zu 4000 Tonnen schweren Erzzug namens „Langer Heinrich" zu schleppen. Kein Problem für diese leistungsfähigen Maschinen, waren sie doch mit einer Öl-Hauptfeuerung ausgerüstet. Sehr zum Missfallen der Eisenbahnfreunde und auch vieler Bundesbahner nannten sie sich ab 1968 „computergerecht" 043 und 042 – welch Ironie der Geschichte!

1976 beschloss die DB, sich zum Stichtag 22. Mai 1977, der Umstellung auf den Sommerfahrplan, endgültig vom Dampfbetrieb zu trennen. Allerdings wurde dies nur bei den letzten kohlegefeuerten Loks der Baureihe 044 umgesetzt. In Gelsenkirchen-Bismarck, dem letzten Kohle-Dampflok-Betriebswerk, gab es an jenem Tag daher ein großes Abschiedsfest.



FOTO: JOHANNES GLÖCKNER

Auch vor 40 Jahren reisten zahlreiche Eisenbahnfreunde nicht mehr stilecht mit dem Zug an den Ort des Dampflok-Abschieds, sondern zogen die Verfolgung der Dampfrösser mit dem Pkw vor.

Zwar fiel mit diesem Datum für die letzten 043 und 042 auf der Emslandstrecke der Planverkehr weg, aber Sonderdienste durften noch gefahren werden. Und die gab es durchaus häufiger als vorgesehen.

Trotzdem wurde nun allen klar, dass für die Bundesbahn-Dampfloks schon sehr bald das letzte Stündlein schlagen sollte. Der Oberleitungsbau auf der Emslandstrecke setzte erst mit reichlicher Verspätung im Sommer 1977 ein, obwohl die DB bereits den 26. Oktober als endgültig letzten Dampf-Tag festgelegt hatte. Nun gab es nicht etwa eine Renaissance der letzten Emdener und Rheiner „Öl-Kocher", sondern den Einsatz der Diesel-Baureihe 221.

Das letzte Refugium der Dampfrösser soll fallen

Die Bundesbahn war in ihrer Entscheidung rigoros geblieben. Zunächst sollte der endgültige Abschied sang- und klanglos verlaufen, doch dann entschied man sich zur Freude der immer mehr werdenden Dampflokfans für ein würdiges Ausklingen einer bedeutenden Epoche.

Am 10. und 11. September 1977 war es so weit: Das Bw Rheine lud zum offiziellen Dampflok-Abschied. Ähnliche Veranstaltungen hatte es bereits in anderen Dampf-Hochburgen gegeben, als das Feuer in den Kesseln dort für immer ausging. Doch Rheine sollte nun den Endpunkt markieren. Trotz dieses Vorzeichens meldete die zeitgenössische Fachpresse, das die Veranstaltung in Rheine wohl wegen der schlechten Witterung eher mäßig besucht gewesen sein soll. Unter den Gästen war auch der gerade einmal neun Jahre junge Eisenbahnfreund Stefan Klein: „An Rheine im Jahr '77 kann ich mich auch heute noch sehr gut erinnern. Der Funke für mein Eisenbahnhobby wurde im Sommer 1976 gelegt, als wir nach Bensersiel in den Ur-



FOTO: STEFAN KLEIN

Aus Holland war die DB-Neubaulok 23 023 der Stoom Stichting Nederland bei der Abschiedsfeier am 11. September 1977 zu Gast. Sie durfte mit einer Sondergenehmigung nach Rheine fahren.



FOTO: WOLFGANG STAIGER, SLG. ROBIN GARN

043 121 passiert bei Salzbergen eine Baustelle an der legendären Emslandstrecke. Die Elektrifizierung schreitet zügig voran.

laub gefahren sind. An einem der bekannten Bahnübergänge der B 70 senkten sich dann vor unserem Auto die Schranken und zwei 043-Öljumbos mit einer schier endlosen Schlange an Schüttgutwagen zogen vorbei. Hinzu kamen noch die Bäder-

Nochmal großer Bahnhof für die Dampflokomotive

züge mit den für mich damals schönen bunten Wagen in den Pop-Farben. Diese Erinnerung ist für immer geblieben." Für ihn war es klar, dass er sich den Dampfabschied nicht entgehen lassen konnte: „Im Herbst 1977 ging es dann nach Rheine zu der bekannten Abschiedsveranstaltung. Ich konnte es noch gar nicht glauben, dass der Dampfbetrieb dann auf einmal für immer zu Ende sein sollte. Vor Ort habe ich dann auch meine ersten Fotos gemacht. Es war eine sehr einfache Kamera mit den Einstellungen „Sonne", „Halbschatten" und „Schatten", also nichts Besonderes. Aus heutiger Sicht freue ich mich aber dennoch über die Aufnahmen, denn es sind meine. Allerdings stelle ich mir vor meinem geistigen Auge beim Betrachten der Bilder gerade vor, welcher Aufschrei bei den Verant-



FOTO: NICO SPILT

Am 10. September 1977 hängt über der dynamisch dahinfauchenden 042 096 bei Rheine bereits der Fahrdraht. Hinten nähert sich mit 221 142 eines der „Hassobjekte" damaliger Dampffreunde.

DB

Mit Dampf zum Dampflok-Abschiedsfest in Rheine

Hinfahrt	10. Sept.	Rückfahrt
8.05 ab	Oberhausen Hbf	an 19.19 Uhr
---- ab	Essen-Altenessen	19.04 "
8.34 ab	Gelsenkirchen Hbf	18.54 "
8.48 ab	Wanne-Eickel Hbf	18.40 "
8.56 ab	Herne	18.32 "
9.06 ab	Castrop-Rauxel Hbf	---- "
9.32 ab	Dortmund Hbf	17.56 "
10.07 ab	Hamm (Westf)	17.21 "
10.58 ab	Münster (Westf)Hbf	16.30 "
11.36 an	Rheine	ab 15.53 Uhr

Hinfahrt	11. Sept.	Rückfahrt
8.23 ab	Duisburg Hbf	an 19.11 Uhr
8.47 ab	Essen Hbf	an 18.50 "
9.06 ab	Bochum Hbf	an 18.18 "
9.32 ab	Dortmund Hbf	an 17.56 "
10.07 ab	Hamm (Westf)	an 17.21 "
10.58 ab	Münster (Westf)Hbf	" 16.30 "
11.36 an	Rheine	ab 15.53 Uhr

Große Dampflok-Parade ● Ellok-Schau ● Diesellok-Ausstellung ● Indusi/Sifa-Sicherheitsschau ● Draisinenrennen
● Mitfahrten auf dem Führerstand einer Dampflok ● Verlosung von Dampflok-Souvenirs ● Non-Stop-Kino ● Gewinnspiel
Ausstellung moderner Güterwagen und Reisezugwagen ● Sonderpostamt mit Sonderstempel
● Platzkonzert ● Dampflokpendelfahrten zwischen Rheine Pbf und Bahnbetriebswerk

Veranstalter: Bundesbahn-Generalvertretung Essen, 43 Essen, Limbecker Platz 1 (Iduna-Hochhaus), Fernsprecher bei Durchwahl 182 / 632

ARCHIV VGB

Die sonst so dampffeindlich gesinnte Bundesbahn der 1970er-Jahre ließ es sich tatsächlich nicht nehmen, das große Abschiedsfest im September 1977 weithin zu bewerben.



FOTO: JOHANNES GLÖCKNER

Der Renner zum Dampflok-Abschied waren die eigens bedruckten T-Shirts – typisches Outfit eines jungen Eisenbahnfans anno '77.



FOTO: WOLFGANG STAIGER, SLG. ROBIN GARN

Nachdenklich wirkt das Personal von 043 681, das sich gerade eine Pause mit brauner Brause gönnt. Die Lok trägt nicht einmal mehr Nummernschilder, die wurden meistbietend verkauft.

FOTO: WOLFGANG STAIGER, SLG. ROBIN GARNE

Der 23. Oktober 1977 ist angebrochen, der letzte Sonderzug zum Dampflokabschied steht mit der von der DGEG organisierten Rheingold-Wagengarnitur zur Abfahrt bereit. Die Lokpersonale von 043 196 verteilen Autogramme auf den extra gedruckten Fahrplanheften, als wären sie Popstars.

wortlichen wohl heute zu erwarten wäre! Da wurden die Loks bestiegen, Kinder in schwindelerregender Höhe, Personen in den Betriebsgleisen, offene Gruben, Kräne in Aktion – mein Gott, was würden heute die Sicherheitsbeauftragten sagen, wie viele von denen müsste man mit einem Herzanfall gleich in die Klinik bringen?" Neben einigen bereits ausgemusterten Baureihen und den noch vorhandenen, unter Dampf stehenden Maschinen gab es noch eine „Leistungsschau" der modernen Traktionsarten zu bewundern. So ganz wollte die DB selbst bei diesem Anlass ihre dampffeindliche Haltung nicht hinten anstellen. Das bekamen auch die mit den DB-Neubauloks 23 023 und 23 076 aus den Niederlanden angereisten Gäste zu spüren: Der Sonderfahrt über die Grenze gingen zähe Verhandlungen voraus, bis die Bundesbahndirektion Hannover im letzten Moment eine Ausnahmegenehmigung erteilte. Die eigenen Zubringerfahrten, etwa aus dem Ruhrgebiet, und die Pendelzüge zwischen Bahnhof Rheine und Bw-Gelände hatte die DB dagegen intensiv beworben.

Die DB lud zur letzten Runde durch das Emsland



FOTO: HELMUT DAHLHAUS

Im bekannten Lathener Einschnitt der Emslandstrecke, damals eine beliebte Fotostelle für die schweren Erzzüge, wurde 042 113 mit ...



FOTO: HELMUT DAHLHAUS

... dem langen, bis auf den letzten Platz voll besetzten Abschiedszug abgepasst. Ein letztes Mal mit Volldampf von Emden nach Rheine.


FOTO: WOLFGANG STAIGER, SLG. ROBIN GARN

Die Dampf-Eisenbahner des Bahnbetriebswerks Rheine nehmen den gewaltigen Publikumszulauf während der Abschiedswochenenden betont gelassen.


FOTO: DETLEF SCHIKORR, SLG. ROLF SCHULZE

Der Rheingold-Sonderzug passiert bei Petkum die neu aufgestellten Oberleitungsmasten. Tempora mutantur …

Als das Abschiedswochenende zu Ende ging, wurde es in Rheine ruhiger. Doch der letzte Vorhang war immer noch nicht gefallen, die örtlichen Eisenbahner hatten sich den 26. Oktober gut gemerkt. Daher wurde entgegen aller Vorgaben noch einmal ordentlich Dampf gemacht. Bis in den September hinein wurden die verbliebenen Maschinen weiterhin täglich eingesetzt. Da nicht genügend Dieselloks für den Erzverkehr zur Verfügung standen, mussten die 043 und 042 weiter rollen. Das Bw Rheine heizte sogar einige schon seit längerem abgestellte Loks wieder an, um den aus immerhin zwölf Maschinen bestehenden Tagesbedarf des Bw Emden mit abdecken zu können.

Dies war jedoch die allerletzte Gelegenheit, schwer arbeitende Güterzugloks auf Bundesbahngleisen zu erleben, denn ab dem 25. September 1977 sollte sich alles ändern: Die Eröffnung des elektrischen Betriebs auf der Schwarzwaldbahn hatte weitere Dieselloks der Baureihe 221 freigesetzt, die nun vom Süden in den Norden umstationiert wurden und die Dampfloks aus dem so genannten Programmverkehr verdrängten. Jetzt blieb nur noch der sporadische Einsatz vor Bauzügen für die Montage der Fahrleitung über der Emslandstrecke. Als letzter echter Dampfzug verkehrte der „VW-Zug“ 32025 am 6. Oktober von Emden nach Rheine, gezogen von 043 326. Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) nutzte nun die sich bietende Gelegenheit.

Vom 21. bis 23. Oktober ließ die DGEG nochmals zahlreiche Sonderzüge mit den betriebsfähigen Dampfloks bespannen. Der Erfolg war überwältigend: Schon die Zuführungszüge, die mit Diesel- oder Elektroloks nach Rheine gebracht wurden, bestanden aus über einem Dutzend Waggons und waren bis auf den letzten Platz gefüllt. Besonders die mit 042 113 und 043 196 gefahrenen Sonderzüge über die Emslandstrecke zogen tausende Schaulustige in ihren Bann. An den Unterwegshalten waren die Bahnsteige mit Fotografen überfüllt, die alle noch einmal eine Dampflok auf Film verewigen wollten. Die allein schon wegen der eingangs erwähnten damaligen Terrorgefahr an den Bahnhöfen dauerpräsente Bahnpolizei wurde der Lage kaum noch Herr. Selbst die Massenmedien berichteten nun über das Ende des Dampflokzeitalters. An den Loks wiesen eigens angefertigte Schilder und Lorbeerkränze auf die epochale Wende in der Bahngeschichte der Bundesrepublik hin.

Alle wollten die letzten Dampfzüge sehen



FOTO: HELMUT DAHLHAUS

Der große Abschieds-Sonderzug wurde trotz des mäßigen Wetters an jedem Zwischenbahnhof von einer Heerschar an Eisenbahnfans in Empfang genommen. Jeder wollte noch mal dabei sein.



FOTO: HELMUT DAHLHAUS

Rheine am Abend des 23. Oktobers 1977: Die letzte Abschieds-Sonderfahrt ist zu Ende, bald wird das Feuer in den Lokomotiven 043 196 und 042 113 für immer verlöschen.

Doch der 26. Oktober 1977 rückte unaufhaltsam näher. Dann war es schließlich so weit: Noch während der Nacht hatten sich 043 196 und 043 475, die beiden letzten Rheiner Maschinen, mit einer gewaltigen Stichflamme verabschiedet. Ihr Ölbrenner wurde nun für immer abgestellt. Damit wurde 043 903 zur allerletzten Dampflok der Deutschen Bundesbahn. Sie brachte an jenem denkwürdigen Tag noch einen Hilfszugwagen von Oldersum zurück ins Bahnbetriebswerk Emden. Um Punkt 16.04 Uhr wurde auch ihr Brenner gelöscht, das Personal verließ nach einem letzten Pfiff in den hereinbrechenden Abend die Maschine – der Dampfbetrieb bei der DB ging so für alle Zeiten zu Ende.

Rückblickend muss man der Bundesbahn sogar zugestehen, dass ihr Beschluss, sich von der Dampftraktion zu trennen, dem internationalen Zeitgeist der 1970er-Jahre entsprach. Auch die Staatsbahnen der meisten anderen westlichen Industrieländer beschlossen in jenen Jahren, die Dampflokomotive von ihren Gleisen zu verbannen. Die Entscheidung der DB war also keine einsame, im Gegenteil.

Die Welt trat in den 1970er-Jahren endgültig vom Dampf- in das Computerzeitalter ein. So sehr die Dampflok selbst den gewöhnlichen Betrachter in ihren Bann gezogen haben mag, so sehr sie auch „lebendiges Objekt“ gewesen war, der einst von ihr mit angetriebene Fortschritt hatte sie letztlich zum alten Eisen werden lassen. Doch mit dem berühmt-berüchtigten Dampflokverbot, welches den Einsatz auf dem gesamten DB-Schienennetz untersagte, hatte die Bundesbahn in Folge des Dampfabschieds ohne Frage überreagiert. Verständlich ist aber unter Berücksichtigung des geschilderten Zeitgeistes das Ansinnen, einen finalen Schlussstrich unter das Kapitel Dampflok zu ziehen.

Dieser Abschied war kein Abschied für immer

Zum großen Glück aller Dampflokliebhaber ist dies der DB aber dann doch nicht dauerhaft gelungen. □ *Alexander Bergner*

Kaum zu glauben, doch das ist er, der letzte offizielle Dampfzug der DB: 043 903 befördert am Nachmittag des 26. Oktober 1977 die nur aus einem gelben Hilfszugwagen bestehende, als Lokzug Lz 81453 deklarierte allerletzte Fuhre von Oldersum nach Emden. Ein Abschiedsgruß mit ordentlich viel Qualm.

FOTO: RENÉ MEDENDORP

Rheine 2017 – Was vom Tage übrig blieb ...

Noch erheben sie sich trotzig aus dem an ein Schlachtfeld erinnernden Boden, die letzten Ruinen des legendären Bahnbetriebswerks Rheine. Besonders der große Ringlokschuppen wirkt wie ein Monument aus einer längst vergangenen Epoche der Eisenbahngeschichte: der Dampflokzeit.

Die bewegten vier Jahrzehnte, die seit dem Ende des DB-Dampfbetriebs inzwischen vergangen sind, haben auch im Emsland kräftige Spuren hinterlassen. Die Fenster des Lokschuppens sind eingeschlagen, das Dach ist löchrig. Moos wächst über den Relikten einer glorreichen Vergangenheit.



Die letzte Dampflok der DB, 043 903-4, steht heute auf dem Vorplatz des Emdener Hauptbahnhofs. Ein Verein kümmert sich um das technische Denkmal.



1978 wurde 043 196-5 im Ort Salzbergen als hübsch ausstaffiertes Denkmal aufgestellt.

Nach dem 26. Oktober 1977 gab es auch für das Bw Rheine keine Perspektive mehr. Schon der Dampfabschied hatte es mit der Einsatzstelle nicht gut gemeint, denn das Feuer von 043 903-4, der letzten DB-Dampflok, erlosch an jenem Abend nicht in Rheine, sondern im Bw Emden. Auch die Lok selbst war während ihrer letzten vier Dienstjahre offiziell dort beheimatet. So kam es, dass Rheine zwar als letztes Dampf-Bw der DB galt, den endgültigen Schlussstrich unter dieses Kapitel jedoch nicht für sich verbuchen konnte. Ab Herbst 1977 waren in Rheine nur noch Rangierdieselloks der Baureihe 260, einige Kleinloks und Akkutriebwagen der Baureihe 515 beheimatet.

Am 28. September 1980 wurde schließlich der durchgehende elektrische Betrieb bis nach Emden und Norddeich Mole aufgenommen. Nun verlor das Bw Rheine auch alle verbliebenen Dieselloks.



Moos bedeckt die Spuren der Dampflok-Epoche im früheren Bahnbetriebswerk Rheine.

Die Baureihe 515 wurde zur gleichen Zeit in andere Regionen umbeheimatet. Das Bahnbetriebswerk besaß nun praktisch keine eigenen Triebfahrzeuge mehr. Daher wurden bereits im Frühjahr 1983 die Gleisanlagen im Bereich des Ringlokschuppens abgebaut. Folgerichtig verlor des Bw Rheine am 1. Juli 1983 seine Selbstständigkeit. Die wenigen noch verbliebenen Fahrzeuge, hauptsächlich Kleinlokomotiven, wurden offiziell nach Osnabrück umbeheimatet. Das Bw Rheine begann, in einen Dornröschenschlaf zu versinken.

Ein weitaus glücklicheres Schicksal ereilte dagegen die letzten Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn.

Sie konnten dank des Engagements der örtlichen Eisenbahner und einiger Bürger vor dem Schneidbrenner bewahrt werden. 043 903, die letzte Dampflok der Bundesbahn, wurde als Denkmal vor dem Hauptbahnhof von Emden aufgestellt. Dort erinnert sie stilecht an die glorreichen Zeiten der Baureihe 44 vor den schweren Erzzügen. Eine fest verlegte 5-Zoll-Gartenbahn umrundet zu besonderen Anlässen das gut gepflegte Lokdenkmal. Auch 043 196, die 1977 vor den Abschieds-Sonderzügen noch einmal groß rauskam, wurde nicht in den Hochofen geschickt: Nur ein Jahr nach ihrer letzten Fahrt konnte sie in Salzbergen an der Emslandstrecke auf den Sockel gehoben werden. Auch sie bewahrt, liebevoll gepflegt, die Erinnerung an die Spätzeit des Bundesbahn-Dampfbetriebs. Mit der Lok 41 096 alias 042 096-8 steht eine der letzten Maschinen aus dem Bw Rheine sogar bis heute als Museumslok unter Dampf.

Für das Ensemble des früheren Bahnbetriebswerks Rheine besteht dagegen keine Hoffnung mehr auf Erhalt: Die Anlagen sind zur Neubebauung freigegeben und sollen noch in diesem Jahr abgerissen werden. ☐



FOTOS (4): STEFAN KLEIN

Die „heiligen Hallen" von Rheine werden nie wieder eine Dampflokomotive beherbergen.



Kleinbahnatmosphäre am 30. Juli 2017 in Schierwaldenrath: DEV-Lok „Franzburg“ des Lenz-Typs i vor einem stilreinen Kleinbahn-Güterzug.

An die Verabschiedung des preußischen Kleinbahngesetzes und die Gründung der Firma Lenz & Co. vor 125 Jahren erinnerte die Selfkant-Museumsbahn mit einem Themenwochenende. Glanzlicht der Veranstaltung: ein einzigartiger Kleinbahn-Zug.

Fürs platte Land

Die Verkündung des „Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen“ am 28. Juli 1892 war in der Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens ein Schritt von enormer Bedeutung. Im Deutschen Kaiserreich wurden unter Reichskanzler Otto von Bismarck zwischen 1873 und 1890 zunächst zahlreiche private Eisenbahngesellschaften mit dem Ziel einer späteren Reichseisenbahn verstaatlicht. Nach dem Abdanken der Bismarck-Regierung 1890 trieb der neue Minister für öffentliche Arbeiten und Direktor des Reichseisenbahnamtes Carl von Thielen den Ausbau des Bahnwesens weiter voran. Mit Hilfe eines Kleinbahngesetzes für untergeordnete Privatbahnen wollte man bislang kaum erschlossene Gebiete zugänglich machen, einen überregionalen Handel ermöglichen und die Industrie dezentralisieren.

Nachdem das neue Gesetz vom Preußischen Landtag beschlossen worden war, blühten in der Folge ganze Landstriche auch außerhalb der Ballungsgebiete auf. Die Kleinbahnen förderten den Fremdenverkehr und erschlossen durch den beschleunigten Abtransport regionaler Erzeugnisse neue Märkte. Bis zum Ersten Weltkrieg wurde das Eisenbahnnetz im Königreich Preußen mit etwa 12 000 neuen Klein- und Nebenbahnkilometern nahezu verdoppelt.

Die Kleinbahnen, welche regel- oder schmalspurig angelegt werden konnten, wurden per Gesetz vor Überreglementierung und Bürokratie geschützt. Für die Klassifizierung als Kleinbahn war in erster Linie ihre wirtschaftliche Bedeutung, die geringer als die der klassischen Nebenbahnen zu sein hatte, entscheidend, nicht also, wie häufig falsch interpretiert, die Spurweite





Sowohl für die Besucher als auch die Selfkant-Museumseisenbahner war der Einsatz des Lenz-Güterzugs ein Höhepunkt. Die Wagen gehörten einst zur Greifenberger und Saatziger Kleinbahn in Pommern. Der B-Kuppler „Franzburg" ist die einstige 4[i] der Franzburger Kreisbahnen.

oder Streckenlänge. Durchgangsgüter- und -personenverkehr war diesen Eisenbahnen dritter Ordnung untersagt.

Nur zwei Tage nach der Verabschiedung des Gesetzes gründete sich in Stettin das Eisenbahnbau- und -betriebsunternehmen „GmbH Lenz & Co", an dem Friedrich Lenz und einige Bankhäuser beteiligt waren, ebenso Friedrich Krupp, der zu jener Zeit ein umfangreiches Sortiment für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen anbot. Friedrich Lenz war außerordentlich erfolgreich: Mit dem Bau von etwa 100 Kleinbahnen entwickelte sich das Unternehmen schon bald zu einem Konzern mit mehreren Betriebsgesellschaften.

Die ehemals westlichste aller Lenz-Bahnen war die meterspurige Geilenkirchener Kreisbahn etwas nördlich von Aachen, von welcher ein 5,5 Kilometer langes Reststück als Museumsbahn erhalten blieb. Die Selfkantbahn, die erst im Juli den schmerzlichen Verlust ihres Mitbegründers und Vorsitzenden ihrer Betriebsführungsgesellschaft Günther Steinhauer hinnehmen musste, erinnerte nun am 29. und 30. Juli 2017 mit einem Themenwochenende „Bahnen für das platte Land" an Lenz und seine Kleinbahnen. Glanzlicht der Jubiläumsveranstaltung zwischen Gillrath und Schierwaldenrath war der Einsatz eines Güterzuges, gebildet aus einem halben Dutzend mustergültig restaurierter und typisch hellgrau lackierter Lenz-Güterwagen. Sie gehören zur Sammlung des Niederländers Wim Pater, eines Haustierfutter-Unternehmers und engagierten Eisenbahnfreundes aus Winschoten. Aufmerksamkeit erzielte Pater zuletzt durch sein Vorhaben, die beiden von ihm gekauften Meterspurloks 99 7204 (Borsig 1904, Ex-Mosbach – Mudau 4) und 99 5606 (Lenz-Typ i, Vulcan 1894, Ex-Franzburger Kreisbahnen 5[i]) wieder aufarbeiten zu wollen.

Gelungene Zeitreisen

Für die Bespannung wurde eigens die Lok „Franzburg" des Deutschen Eisenbahn-Vereins (DEV) aus Bruchhausen-Vilsen ins Selfkant geholt. Um die Zeitreise in die Blütezeit der Kleinbahnen im ländlichen Raum perfekt zu machen, wurden Verladeszenen am neuen Fachwerkgüterschuppen in Gillrath inszeniert. Schirmherrin der Veranstaltung war Hedda Lenz, die Ur-Urenkelin des Geheimrats Friedrich Lenz. Eine Sonderausstellung, Vorträge zur Lenz-Geschichte sowie Filmvorführungen von Ton Pruissen ergänzten das Programm. □

Olaf Haensch/Marcus Henschel



FOTOS: MARCUS HENSCHEL

Mit dem T 13 von 1941 lud ein relativ modernes Fahrzeug zur Mitfahrt ein.

Der Lenz kommt, auch noch nach 125 Jahren: Am Jubiläumswochenende dampfte der weitgehend authentische Lenz-Zweiachserzug, aufgearbeitet für rund 200 000 Euro pro Wagen, pfeifend und bimmelnd durchs Selfkant.



Unsere Kalender-Edition 2018

Mit Sorgfalt zusammengestellt von den VGB-Redaktionen



Traumanlagen
Fotografiert von Meistern ihres Fachs
Format 47,5 x 33 cm
Best.-Nr. 951701 · € 19,99



Eisenbahn und Landschaft
Mit Loklegenden und Zugklassikern durchs Jahr
Best.-Nr. 551701 · € 12,95



DB-Dampfloks
Die Blütezeit des Dampfbetriebs
Best.-Nr. 581710 · € 12,95



Reichsbahn-Dampf
Mit Video-DVD von den RioGrande-Filmprofis „Wintermärchen mit der Dampfeisenbahn“ mit 58 Minuten Laufzeit
Best.-Nr. 581709 · € 19,95



Mit der DR durch Thüringen
Faszinierender Dampfetrieb der DR in den Jahren 1970 bis 1980
Best.-Nr. 581720 · € 12,95



Reise durchs Ruhrgebiet
Eindrucksvolle Bilddokumente zur Zeitgeschichte
Best.-Nr. 581711 · € 12,95



Berlin Ost–West
Faszinierende Aufnahmen aus einer geteilten Stadt
Best.-Nr. 581719 · € 12,95



Hamburg – Bahn und Hafen
Mit stimmungsvollen Motiven von Walter Hollnagel
Best.-Nr. 581712 · € 12,95



Hochbahn Hamburg
Über Brücken und Viadukte durch eine eindrucksvolle Stadtlandschaft
Best.-Nr. 581721 · € 16,95

Alle Kalender im Format 49 x 34 cm (wenn nicht anders angegeben),
mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

Bestell-Hotline 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de/kalender

Der Abschnitt zwischen dem Bahnhof Rottenburg und Bad Niedernau zählt zum schönsten Teil der Diesel-Umleitungsstrecke.

Unfreiwillig erlebte das Neckartal im August ein wenig internationales Flair in Form von umgeleiteten Güterzügen. Grund war die spektakuläre Streckenabsenkung in Rastatt und der Stillstand auf der Rheintalmagistrale.

Container in der Provinz



Des einen Leid ist des anderen Freud. Viele Eisenbahnfotografen nutzten die Gunst der Stunde für seltene Motive.



FOTO: DB AG

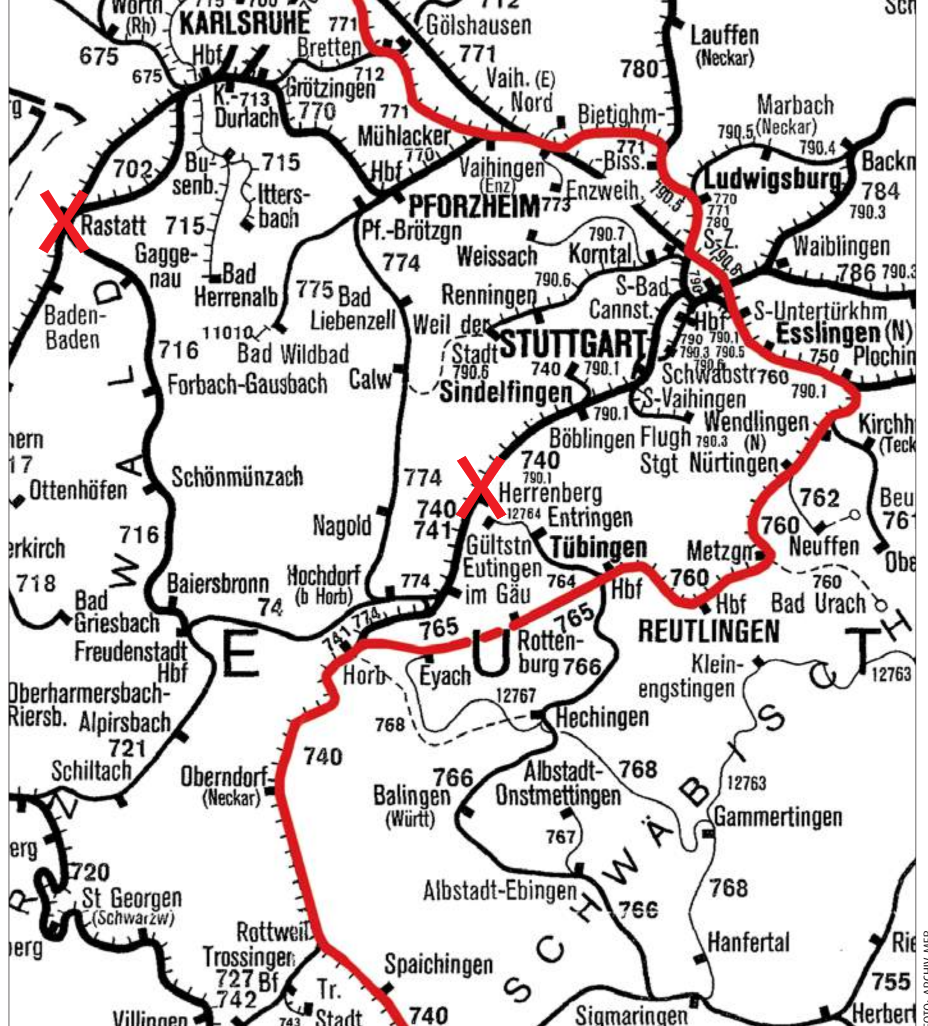
Die Unglücksstelle bei Rastatt: Allein die provisorische Sanierung des kurzen Abschnitts wird Wochen dauern und erfordert tausende Kubikmeter Beton.

Als die Bahn am 12. August 2017 gegen Mittag den Zugbetrieb auf der Rheintalbahn zwischen Rastatt und Baden-Baden einstellte, war zunächst von einer „technischen Störung“ die Rede, doch schnell wurde das dramatische Ausmaß des Zwischenfalls deutlich. Ein Wasser- und Sandeinbruch in die Baustelle des neuen Rastatter Tunnels, Teil des laufenden viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn, ließ die Gleise der darüber liegenden Bestandsstrecke auf einer Länge von mehreren Metern absacken und brachte den Zugbetrieb über viele Wochen zum Erliegen. Für den Güter- und Personenverkehr kam die Unterbrechung einer der wichtigsten Nord-Süd-

Kollaps der Hauptschlagader

Verbindungen Europas einem Infarkt gleich. Reisende mussten teils stundenlange Umwege und einen umständlichen Schienenersatzverkehr in Kauf nehmen. Die DB AG musste sich zwischenzeitlich der kritischen Frage stellen, weshalb für den Güterverkehr kein schlüssiges Umleitungskonzept existierte. Die Rheintalstrecke bleibt wohl noch bis zum Abschluss der notdüftigen Reparaturarbeiten am 7. Oktober gesperrt. Bei dem Vorfall ging eventuell eine Tunnelbohrmaschine im Wert von mehreren Millionen Euro verloren. Der volkswirtschaftliche Schaden dürfte ungleich höher ausfallen. Die Arbeiten am ohnehin schon stark verspäteten Ausbau der Rheintalbahn dürften durch das Unglück noch weiter verzögert werden.

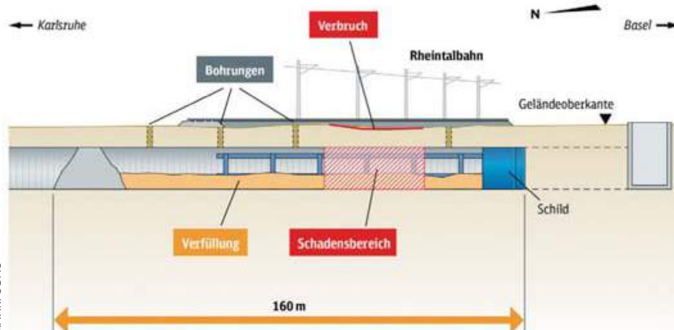
Die Unterbrechung der Gütermagistrale im Rheintal beim Bahnhof Rastatt kann dank fehlender, direkter Umgehungsmöglichkeiten getrost als GAU bezeichnet werden. Trotzdem hatte die DB AG zumindest bis Mitte September Glück im Unglück: Es ist Ferienzeit und deshalb herrscht vergleichsweise geringer Verkehr. Wegen einer aktuellen Baustelle zwischen Böblingen und Herrenberg war eine Umleitung via Gäubahn bis 6. September nicht möglich. Diese Baumaßnahme und die damit verbundene Streckensperrung sollte ur-



Auch die Strecke Stuttgart – Herrenberg war in den Sommerferien gesperrt, so dass die Züge über die nicht elektrifizierte Strecke Tübingen – Horb umgeleitet werden mussten.



Am 22. August hatte die Müller-Rail-0580 008, eine Gmeinder D 100 BB, auf Höhe des Bw Tübingen einen Container-Zug am Haken.



Die bereits gebohrte Tunnelröhre wird mit Beton verfüllt. Wie es mit dem Streckenausbau weitergeht, weiß noch niemand.



Ein gefragter Fotostandpunkt befindet sich kurz vor Eyach mit der Weitenburg, wo eine MRCE-G 1206 am 24. August im Einsatz war.



Schienenersatz-Verkehr aufgrund Streckenüberlastung: Vor Ort bekamen die Fahrgäste aktuelle Fahrpläne, während die Angaben auf www.bahn.de nicht aktuell waren.

sprünglich erst am 12. September beendet sein. So blieben für Umleiterzüge auf dem Abschnitt Basel – Mannheim in den ersten Wochen nur die nicht elektrifizierte Südbahn via Ulm und Friedrichshafen und weiter über die Bodenseegürtelbahn sowie die Strecke durch das Neckartal von Tübingen nach Horb.

Während die Südbahn-Umleiter wenig genutzt wurden, liefen die meisten Güterzüge durch das Neckartal. Zwischen Tübingen und Horb wurde zweitweise der Personennahverkehr mit Zusttimmung des Landes Baden-Württemberg von 9 bis 15 Uhr auf die Straße verlagert. Allerdings dürfte diese Maßnahme übertrieben gewesen sein sein, denn die Zulaufstrecken



DB AG-232 609 fährt in Eyach ein. Sie schleppt am 23. August einen KLV-Zug.

Ein ICE, dessen Lauffristen abgelaufen waren, musste auf seinem Weg von Basel nach Hamburg mit Dieselvorspann ebenfalls umständlich durchs Neckartal.



Die beiden 218 der S-Bahn Stuttgart waren damit beschäftigt, die ET-425-Garnituren der Gäubahn nach Stuttgart zu überführen, da die Strecke über Böblingen ebenfalls gesperrt war.



Die E-Lokomotiven blieben immer am Zug und bekamen jeweils Schlepp-Dieselloks.

waren mit zusätzlichen Zügen bereits so überlastet, dass kaum mehr als ein Güterzug pro Stunde und Richtung zwischen Tübingen und Horb ankam. Aufgrund der Kreuzungsmöglichkeiten in Eyach, Bieringen, Rottenburg und Kilchberg hätte der

Umleiterstrecken nur bedingt aufnahmebereit

ohnehin schwache Regionalverkehr sicherlich nicht gestört.

Die zwar elektrifizierte, aber eingleisige obere Neckartalbahn erwies sich als das wahre Nadelöhr. Dort benötigten die Güterzüge aufgrund von Kreuzungen die meiste Fahrzeit.

Im Bahnhof Tübingen stand ein bunter Pool an Dieselloks bereit, um die fast durchweg internationalen Züge abzuschleppen. Dazu zählten im August unter anderen eine V 150 der HzL, eine G 2000 der OHE, eine G 1206 von SBB Cargo sowie diverse 232 der DB AG.

Die Fähigkeiten der zuständigen Betriebszentrale hatten unterschiedliches Niveau, wie mehrere Lokführer bestätigten. Auffällig waren viele Leerfahrten. So monierte der Lokführer einer Ludmilla, dass er am Vortag in seiner Schicht gerade mal einen Zug geschleppt habe, ansonsten nur Lz unterwegs gewesen sei.

Von den täglich durchschnittlich 150 Rheintal-Güterzügen je Richtung wurden am Ende wohl nur zirka zehn Prozent auf diesem Weg umgeleitet. Einige Unternehmen umfahren weiträumig via Frankreich oder über den Brenner. In Rotterdam wurden keine Container mehr für die Bahnverladung angenommen, in Weil am Rhein wurde auf Schiffe umgeladen und ein Großteil der Fracht wanderte wohl auf die Straße ab. □ *JS/ke/al*



FOTOS: JOACHIM SCHMIDT

Schon im elektrischen Abschnitt der Gäubahn durchs Neckartal übernahmen einige Dieselloks wie die G 2000 der OHE Umleiterzüge.

www.traktionswandel.de

Eisenbahn im Wandel der Zeit

Dokumentation des Traktionswandels auf den Gleisen Ost- und Westdeutschlands

■ Das berühmte Bahnbetriebswerk im nordrhein-westfälischen Rheine war die letzte Dampflokhochburg der Deutschen Bundesbahn. Doch im September 1977 schlossen sich auch dort die Tore. Damit war die große Zeit der Dampflokomotiven zumindest in Westdeutschland unwiederbringlich vorbei. Doch die Welt drehte sich weiter – es sollte nicht lange dauern, bis vielerorts auch die Dieseltraktion ausgedient hatte und von der saubereren E-Traktion abgelöst wurde. Den Geschichten dieser vielen großen und kleinen Abschiede angesichts des unaufhaltsamen Wandels der (Eisenbahn-)Welt ist diese umfangreich bebilderte Seite gewidmet. Ausführliche Erläuterungen und zahlreiche Bilder aus den letzten Betriebstagen der jeweiligen Strecken lassen das besondere Flair einer im Verschwinden begriffenen Epoche lebendig werden.

www.schienenverkehr-schweiz.ch

Die Schweiz entdecken

Umfangreiches Bildarchiv sowie viele nützliche Informationen rund um Schweizer Eisenbahnen

■ Hübsche Dörfer, wilde Natur und ein vorbildliches Eisenbahnsystem: Die Schweiz ist ein Sehnsuchtsziel vieler Eisenbahnfreunde. Wer das kleine Alpenland auf eigene Faust erkunden will, für den ist diese Seite eine wahre Fundgrube. Hier werden die wichtigsten Schweizer Eisenbahngesellschaften vorgestellt, zusätzlich geben Streckenkarten einen Überblick über die von den Eisenbahngesellschaften bedienten Verbindungen. Daneben werden auch Bahnhöfe sowie markante Hochbauten an den Strecken mit vielen Bildern präsentiert. So steht der eigenen Eisenbahn- und Fototour in die Schweizer Bergwelt nichts mehr im Weg.

www.bahnpark-augsburg.de



Eisenbahnmuseum in Not

Der Bahnpark Augsburg kämpft nach Bürokratie-Kapriolen ums Überleben

■ Von Anfang an beschritten die Macher des Bahnparks Augsburg einen ganz eigenen Weg, um das Thema Eisenbahn anschaulich und lebendig zu präsentieren. Die Lokalitäten dieses verhältnismäßig jungen Eisenbahnmuseums auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks Augsburg sind dafür wie geschaffen. Der alte Ringlokschuppen bildet als sogenanntes Rundhaus Europa das Herzstück des Museums. Die Augsburger machen auch mit ungewöhnlichen Aktivitäten wie dem bekannten Dampflok-Dinner von sich reden. Doch nach massiven Einnahmeausfällen durch immer noch fehlende Betriebsgenehmigungen für das Jahr 2017 benötigt dieses innovative Projekt nun jede Unterstützung, die es bekommen kann – sonst droht ein einmaliges Stück Eisenbahngeschichte für immer verloren zu gehen.

Schmalspurdampf nach Sayda

Bis zum 17. Juli 1966 verkehrten die Personenzüge auf der Schmalspurbahn von Mulda nach Sayda. Dann endete mit einem für die damalige Zeit pompösen Abschiedstag und feierlichem Verkehrsträgerwechsel nach 69 Jahren der Bahnbetrieb im osterzgebirgischen Chemnitzbachtal.



KARTE: HS-GRAFIK

FOTO: GÜNTER MEYER/SLG. SCHOLZ

Am 6. Mai 1966, wenige Tage vor dem Verkehrsträgerwechsel, dampft 99 585 mit dem P 1008 über den leicht im Bogen liegenden Muldenviadukt nach Sayda. Für einen Rollwagenbetrieb hätte die Meterlast des großen Viadukts von 7,35 Tonnen auf neun Tonnen erhöht werden müssen.

Zeit ihres Bestehens war auf der Strecke kein Rollwagenbetrieb eingerichtet worden. Alle in das Chemnitzbachtal hinein- und herausgebrachten Frachten mussten in Mulda umgeladen werden. Dass es schwer werden würde, eine solche Strecke mit Profit zu betreiben, war auch der K.Sächs.Sts.EB. bewusst. Doch für die wirtschaftliche Erschließung der Region war die am 30. Juni 1897 eröffnete Linie von entscheidender Bedeutung.

Die Strecke begann in Mulda neben der Regelspurstrecke Nossen – Moldau. Um die neue Schmalspurbahn in Mulda an die Regelspurstrecke anzuschließen,



FOTOS (2): SAMMLUNG SCHOLZ

Am Abschiedstag, dem 17. Juli 1966, wird ein Zug am Bahnhofsvorplatz in Mulda bereitgestellt. Dort fuhren von Beginn an die Personenzüge ab.

Romantische Strecke ins Osterzgebirge

gab es den örtlichen Gegebenheiten folgend zahlreiche Vorschläge, unter anderem auch eine Kreuzungsversion. Schließlich entschied man sich für die Lösung, einen Gleisbereich als Güterbahnhof nebst einständigem Heizhaus und einer Umladehalle südlich des bisherigen Stationsgebäudes zu platzieren und den Personenbahnsteig auf dem Bahnhofsvorplatz anzulegen.

Für die Streckenführung durch das Osterzgebirgstal zum 15,5 Kilometer entfernten Sayda waren einige Kunstbauten zu errichten. Der aufwendigste Bau wurde gleich an der Bahnhofsausfahrt erstellt: Mit zehn Steinpfeilern und elf eisernen Überbauten/Blechträgern wurden das Tal der Freiberger Mulde, eine Straße, mehrere Wege und der Chemnitzbach überbrückt. Das Bauwerk hatte eine Länge von 183,5 Metern. Im weiteren Verlauf verlangte das weite Tal außer kleineren Brücken über den Chemnitzbach und einigen Durchlässen keine weiteren kostenintensiven Kunstbauten.



Blick auf den Bahnhof Mulda samt Viadukt und der ins Chemnitzbachtal hinausführenden Strecke mit Einfahrsignal.

Einen Kilometer hinter Mulda begann der stetige Anstieg der Trasse. Hinter Friedebach war bis in die Einfahrt des Endbahnhofs Sayda eine Steigung von bis zu 33 Promille zu bewältigen. Auf den letzten Metern bis zur ebenen Lage des Bahnhofs kamen die Züge aus einem Einschnitt heraus „nach oben". Die topographischen Gegebenheiten haben auch immer den Visionen einer Streckenverlängerung nach Niederseiffenbach an der Regelspurstrecke Pockau-Lengefeld – Neuhausen im Weg gestanden. Auch die Aufnahme des

Ein Rollwagenbetrieb wurde nie eingeführt

Rollwagenbetriebs scheiterte an den Gegebenheiten. Einen solchen wollte man 1950 einrichten, als die SDAG Wismut plante, bei Sayda Uranerz abzubauen. Dazu wären neben dem Einsatz leistungsfähiger Maschinen der Baureihe 99.77 – 79 eine Oberbauverstärkung sowie die Verbreiterung der Gleisabstände in den Stationen, welche nicht das nötige Lichtraumprofil für Rollwagenbetrieb boten, notwendig geworden. Das Rohstoffvorkom-



FOTO: GEORG OTTE/SLG. HENGST

In Dorfchemnitz ist die Altbaulok 99 601 mit einem Personenzug angekommen. Während die Schüler den Zug nach Sayda stürmen, hilft der Heizer der jungen Mutter mit dem Kinderwagen.

Ankunftsszene in Dorfchemnitz, der größten Unterwegsstation, mit dem P 1009 aus Sayda. Der Fahrgastandrang erscheint an diesem 6. Mai 1966 außerordentlich groß.

men erwies sich jedoch kleiner als gedacht, so dass Bergbau, Rollwagenbetrieb und auch eine Modernisierung des Betriebsmaschinenparks ausblieben.

Zu Beginn bespannten neben den bereits angelieferten IV K-Maschinen auch einige Loks der Gattung I K die Züge. Selbst ein Zwilling aus zwei miteinander verbundenen I K-Maschinen, die II K neu Nr. 61 A/B, ist bildlich vor dem Saydaer Heizhaus belegt. Eine Lok der Gattung III K erlebte hier einen kurzen Einsatz als Reservelok. Mit der Dominanz der IV K wurde auch die MS-Linie (Mulda – Sayda) zu einer IV K-Domäne. Im Jahr 1961 sollte ein Triebfahrzeug- und Traktionswechsel eingeläutet werden. Die Verwaltung Maschinenwirtschaft der Rbd Dresden hatte zwei Exemplare der Versuchsdiesellok V 36 K für die Strecke eingeplant. Bewähren konnten sich die Loks jedoch nicht, das Projekt wurde bald eingestellt.

So blieb bis zuletzt die IV K-Dampfbahnherrlichkeit im Chemnitzbachtal erhalten. Der Personenverkehr erlebte in den 1950er-Jahren noch einmal einen kleinen Aufschwung. Berufspendler und Schüler füllten die morgendlichen und



Vor der Stuhlfabrik Kreher verläuft die Trasse durch Dorfchemnitz. Die Fabrik unterhielt eine kleine Feldbahn vom Firmengelände zum Güterschuppen.

FOTO: SAMMLUNG SCHOLZ



Der letzte Betriebstag: P 1006 nach Sayda hält außerplanmäßig oberhalb der Station Dorfchemnitz zum Bierholen aus dem Gasthof. Zugführer Werner Uhlig gibt gleich das Abfahrsignal.

FOTOS (4): GÜNTER MEYER/SLG. SCHOLZ

abendlichen Züge. Später kamen Urlauber und Wintersportfreunde hinzu. Aber mit dem bescheidenen Aufblühen des Individualverkehrs und dem Ausbau der Buslinien Anfang der 1960er-Jahre war der Verkehrsträgerwechsel vorprogrammiert.

Zwar wurden im Güterverkehr 1962 noch rund 35 000 Tonnen Fracht transportiert, doch auch eine Modernisierung des Umladegschäfts mittels Kran half nicht mehr, einen rentablen Betrieb zu ermöglichen. So wurde am 17. Juli 1966 durch die Rbd Dresden ein Abschiedsfest geplant. 99 585 fuhr mit Girlanden und Beschriftung an diesem Tag die Abschiedszüge. In Mulda wurde der Verkehrsträgerwechsel zum Kraftverkehr vollzogen, indem ein geschmückter Ikarus 66 neben die Lok fuhr und beide mit Hupe und Pfiff symbolisch die Übergabe feierten. Als die letzten Gäste spät um 1.44 Uhr Sayda erreicht hatten, war der Betrieb beendet. □ *H. Scholz/al*

Verkehrsträgerwechsel – Ein Fest bis in die Nacht



FOTO: SLG. VERKEHRSMUSEUM DRESDEN

In Voigtsdorf war Wasserhalt, um vor der nun folgenden Bergfahrt hinauf nach Sayda die Vorräte zu ergänzen. Hinter 99 603 ist der Eichwagen zu sehen, der wohl in Sayda benötigt wird.



Bahn-Romantik pur: Am Abschiedstag fährt 99 585 mit P 1004 an den Friedebacher Feldern die letzte Steigung an. Beim Jäten im Kartoffelfeld lassen sich Oma, Mutter und Enkelin kaum stören.



P 1005 am 17. Juli 1966 kurz vor Verlassen des Bahnhofs Sayda. Die Übersicht zeigt einen Teil der Gleisanlagen mit DKW, das Heizhaus, die Güterschuppen und das Empfangsgebäude. Links ist auch die Gleisbrückenwaage zu sehen. Sie wurde mit dem oben gezeigten Eichwagen überprüft.

FOTO: KLAUS KAMPELMANN

Am 25. Juni 1988 wurde die Rückkehr eines aus 20 Wagen bestehenden Panzerzuges in Hemer erwartet, beladen mit je 62 Tonnen schweren britischen Challenger 1. Der Zug musste daher geteilt werden, wofür immer noch vier Loks der Baureihen 216 und 218 notwendig waren.

Die Nebenbahn von Menden nach Iserlohn im Westsauerland ist inzwischen endgültig stillgelegt und abgebaut worden. Noch vor gut drei Jahrzehnten sorgte im Bahnhof Hemer der Militärverkehr für Hochbetrieb an den Grenzen der Belastbarkeit.

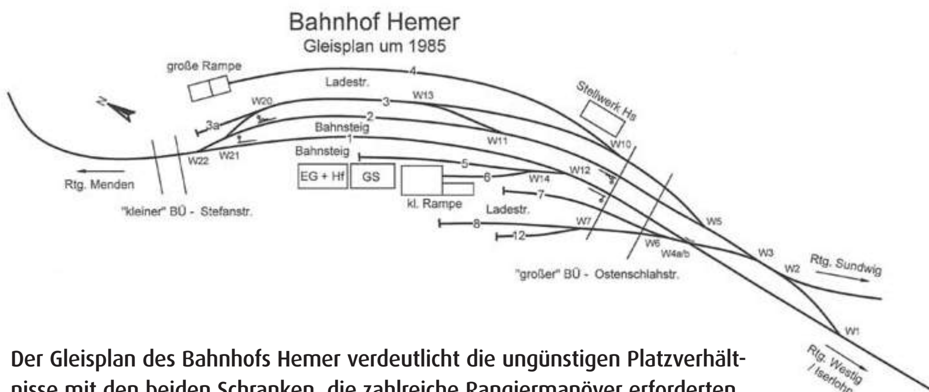
Über kurz oder lang

Nach dem Zweiten Weltkrieg entstand im kleinen Sauerland-Städtchen Hemer eine enge Verbindung von Militär und Eisenbahn: In den 1950er-Jahren bezogen zunächst kanadische Truppen ein örtliches Kasernengelände, 1970 wurden sie von britischen Soldaten abgelöst. Zudem wurde Hemer 1956 einer der ersten Standorte der neu gegründeten Bundeswehr.

Dieser Umstand sorgte für zusätzliche Fracht am Bahnhof Hemer, und das nicht nur während der Manöverzeiten. Später beherbergte darüber hinaus der Bahnhof im Ortsteil Sundwig ein Tanklager der Bundeswehr, das mit zweiachsigen Kesselwagen versorgt wurde.

Mitte der 1980er-Jahre lag die Anzahl der Militärzüge zu den Truppenübungsgebieten bei etwa 30 bis 40 pro Jahr für die Bundeswehr und die britischen Streitkräfte, abgehende und ankommende Zugläufe zusammengerechnet. Diese Zahl nahm nach der politischen Wende drastisch ab, vor allem auch deshalb, weil 1992 die britischen Soldaten Hemer verließen.

Ein Jahr darauf wurden trotzdem noch einige Millionen in den Umbau des Bahnhofs Hemer investiert, dabei verlegte man die Panzerrampe vom Nord- an das Südende. Diese Maßnahme sollte dafür sorgen, dass die Panzer nicht mehr durch den



Der Gleisplan des Bahnhofs Hemer verdeutlicht die ungünstigen Platzverhältnisse mit den beiden Schranken, die zahlreiche Rangiermanöver erforderten.

Ort rollen, sondern die Laderampe auf kurzem Weg direkt anfahren würden. Nun musste beim erforderlichen Rangieren der „große" Bahnübergang über die Ostenschlahstraße nicht mehr minutenlang geschlossen werden. Stattdessen waren jedoch die schweren, mit Panzern beladenen Wagen nunmehr zum Umsetzen in das Gefälle der Strecke nach Menden auszuziehen. Dabei ergab sich ein weiteres Problem: Das neue Rampengleis war in einem zu engen Bogen verlegt worden, so dass die Stützen der Flachwagen, die deren Aufbauten während des Verladens der schweren Panzer auf den Schienenköpfen abstützen sollten, neben den Gleisen hingen. Es konnte somit nur etwa ein halber Zug an der Rampe beladen werden, dann wurde umgesetzt.

Während der 1980er-Jahre waren die Betriebsabläufe in Hemer noch um einiges umständlicher. Vorauszuschicken ist, dass die Bedienung des Bahnhofs Hemer aus-

Große Rangiermanöver auf dem Kleinstadtbahnhof

schließlich von Menden her erfolgte. Auch die Militärzüge erreichten, meistens erst ab Schwerte oder Holzwickede mit Diesellok bespannt, fast immer über Menden den Standort Hemer. Der Grund lag darin, dass die Strecke in Richtung Iserlohn stark anstieg und bis zur sogenannten Westiger Schleife fast wieder in Sichtweite des Bahnhofs Hemer verlief (Luftlinie gut ein Kilometer), jedoch unter Umfahrung des Ortsteils Westig hier auf rund vier Kilometern Streckenlänge 60 Höhenmeter zu überwinden hatte. Auch Iserlohn war von Hagener Seite aus nur über eine Steigungsstrecke erreichbar.

Häufig kündigten sich anstehende Panzerverladungen, insbesondere bei größeren Manövern, dadurch an, dass der morgendlichen Übergabe nach Hemer zahlreiche Flachwagen beigestellt wurden. Die Güterzüge, die sonst meistens aus deutlich weniger als zehn Wagen bestanden, konnten nun weit über 20 Wagen aufweisen. Diese wurden in Hemer gesammelt, auf sämtlichen verfügbaren Gleisen verteilt und gelegentlich sogar im Bahnhof Sundwig hinterstellt. Die Personenwagen für die Truppen kamen hingegen meistens erst mit den Loks, die für den Militärzug eingeteilt waren. Aber auch umgekehrt wurde gelegentlich verfahren: Personenwagen mit der Übergabe und Flachwagen mit den vorgesehenen Dieselloks.

Nach vollzogener Beladung und Kontrolle durch den Wagenmeister wurden die Züge in der Regel auf Gleis 2 zusammengestellt, wobei die Personenwagen immer an der Spitze hinter der Lok liefen. Spannend, nicht für den Normalbürger und Autofahrer, sondern für den Eisenbahn-Enthusiasten wurde es, wenn der Zug so lang war, dass er nicht zwischen das Ausfahrsignal und den bereits erwähnten Bahnübergang Ostenschlahstraße am anderen Bahnhofsende passte. Meist konnte er sich gerade so zwischen die beiden Bahnübergänge quetschen, kam dabei aber mit der führenden Lok weit am Signal vorbei zum Stehen und wartete auf Abfahrt. Dies ging nur, wenn die Verladung während der Betriebsruhe am Wochenende oder in den Nachtstunden stattfand, da dann kein Gegenzug aus Menden abzupassen war. Teilweise standen die Loks dabei auch bei geöffneter Schranke auf dem „kleinen Bahnübergang" des Bahnhofs Hemer, so dass die Passanten mehr schlecht als recht vorne um den Pufferträger herum ihren Weg nehmen mussten. Bei noch längeren Zügen wurde der Bahnübergang dann einfach bis zur Ausfahrt des Zuges komplett gesperrt.

Nun fanden die Panzerverladungen auch während des normalen werktäglichen Bahnbetriebes statt, so dass als Fahrzeit eine Taktlücke zwischen den Personenzügen einzuhalten war. Folglich mussten die überlangen Züge nach der Zusam-



Drei V 160-Farbgebungen in einem Zug erwischt: 218 136, 143 und 128 beschleunigen die gut 1300 Tonnen schwere Fuhre in die Steigung nach Hemer. Rechts warten Personenzüge der Hönnetalbahn nach Neuenrade und Fröndenberg auf die Ausfahrt (Menden, 13. Oktober 1986).



FOTOS (2): KLAUS KAMPELMANN

Erst in Menden hat sich die Schiebelok 218 136, erkennbar an der noch am letzten Wagen steckenden Schlussscheibe, an den von 218 133 geführten Panzerzug gesetzt. In Höhe des ehemaligen Haltepunktes Höcklingsen ist am 26. Juni 1992 der Zielbahnhof Hemer fast erreicht.



Am 23. März 1987 wartete 218 152 brav hinter dem Signal auf Gleis 2 die Ausfahrt der 290 271 nach Menden ab. Das Schild informierte über die Dauer der BÜ-Blockierung. Dieser befand sich in Höhe des im Hintergrund sichtbaren Stellwerks.

menstellung hinter dem Ausfahrsignal warten, was zu einem Blockieren des fünfgleisigen Bahnüberganges Ostenschlahstraße führte. Für diesen Fall befand sich im Stellwerk „Hs" eine Tafel mit der Aufschrift „Schranke geschlossen bis voraussichtlich ... Uhr", auf die dann mit Kreide die anvisierte Abfahrtszeit angeschrieben wurde. Die Schranken konnten dabei in manchen Fällen 20 bis 30 Minuten geschlossen bleiben. Die Reaktionen vieler Autofahrer brauchen wohl nicht näher erläutert zu werden. Doch Truppentransporte hatten im Kalten Krieg selbst im kleinen Bahnhof Hemer immer Vorrang. Eine zwar selten genutzte Methode war auch, den Zug von Gleis 3 abfahren zu lassen, wobei die Loks zuvor direkt bis an den Prellbock auf Gleis 3a vorzogen und so den „großen" Bahnübergang freihielten. Zur Ausfahrt musste der Zug nur kurz hinter die Weiche 20 und auf den großen Bahnübergang zurückgedrückt werden, bevor der Zug auf Befehl ausfahren konnte.

Bei der Rückkehr der Züge erfolgte das Prozedere nahezu in genau umgekehrter Reihenfolge. Da die Strecke von Menden bis Hemer jedoch etwa um 65 Meter anstieg, wurden die schweren Züge, die talwärts mit einer oder zwei Loks gefahren wurden, oft mit drei Lokomotiven befördert. Auch Konstellationen mit einer Zuglok und zwei nachschiebenden Maschinen hat es bisweilen gegeben.

Bei den sehr langen Zügen liefen das Trennen und das Auseinander-Rangieren in Hemer natürlich in kürzerer Zeit ab, so dass sich das lange Sperren der Bahnübergänge vermeiden ließ. Die Lokomotiven nahmen die Personenwagen nach der Panzerentladung direkt wieder mit, während die Flachwagen häufig in Hemer verblieben und anschließend von der nächsten Übergabe nach Menden gebracht wurden. Folgten einem Militärzug noch weitere, so nahmen die Zugloks des ersten meistens alle Wagen wieder mit, um das Rampengleis rechtzeitig freizuräumen.

Weder Loks noch Panzer sind in Hemer geblieben

Nach den Manöverzeiten wurde es im Bahnhof Hemer meist recht ruhig. Der örtliche Schrotthändler freute sich, dass er die Rampe wieder zum Verladen des Altmetalls nutzen konnte. Was blieb, waren die Spuren der Kettenfahrzeuge im Bereich der Ladestraßen und regelmäßig einige beschädigte Bordsteine am Straßenrand, die von der Kette eines Panzers beim unvorsichtigen Abbiegen touchiert wurden.

2004 wurde verkündet, dass im Zuge der Bundeswehrreform der Standort Hemer aufgegeben werden würde. Nicht einmal zweieinhalb Jahre später, am 19. Februar 2007, verließ der letzte Militärzug unter reger Anteilnahme der Hemeraner Bürger den Bahnhof. Da zu diesem Zeitpunkt in Hemer kein sonstiger Güterverkehr mehr stattfand, stand für den 31. März 2007 die Gesamtstilllegung fest. Aus diesem Anlass fand an jenem Tag eine Schienenbus-Sonderfahrt der ortsansässigen Eisenbahnfreunde statt. Dass es doch nicht die allerletzte „Letzte Fahrt" war, sondern in den Jahren 2008 und 2010 weitere folgen sollten, war schließlich dem Orkan Kyrill geschuldet, der in den Wäldern um Hemer tausende Bäume umknickte und dadurch auf der nunmehr von Menden aus als Anschlussbahn deklassierten Strecke für reichlich Holzfracht sorgte. Aber dies ist eine andere Geschichte. □

Klaus Kampelmann/ba



FOTOS (2): KLAUS KAMPELMANN

Der Bahnhof Hemer kam selbst am späten Abend nicht zur Ruhe. Es gab jedoch auch längere Rangierpausen, die für Nachtaufnahmen genutzt wurden: Hier warten 218 130 und 131 am 22. September 1993 geduldig den Rangierauftrag für die bereits beladenen Wagen ab.

✉ Dabeisein ist alles

Betrifft: „Alles richtig", Heft 9/2017

Ich war am 13. Mai 2017 mit dem Dampfzug von Zinnowitz nach Heringsdorf und zurück unterwegs. Diese Veranstaltung, die von der PRESS mustergültig mit Unterstützung der Schweriner Eisenbahnfreunde durchgeführt



wurde, macht Lust auf mehr in den nächsten Jahren. Es bleibt zu hoffen, dass die Donnerbüchsen und die anderen historischen Personenwagen des Mecklenburger Eisenbahnmuseums bald ihre Hauptuntersuchung erhalten, um diese Veranstaltung mit dem richtigen Flair der Eisenbahn von damals weiterführen zu können. Zur im MEB abgedruckten Mail von Herrn Bergelt habe ich noch eine Anmerkung: So wie ich es den in den Büchern über die Eisenbahn auf Usedom veröffentlichten Fotos entnehmen konnte, liefen die Lokomotiven, soweit es für die Zeit nach der Ablösung der BR 56 2-8 durch die BR 86 belegt ist, in der Regel mit der Rauchkammer in Richtung Wolgast Fähre. Doch auch hier keine Regel ohne Ausnahme. Ich habe in der zweiten Auflage des Buches „Die Usedomer Bäderbahn" ein Foto entdeckt, das die 86 759 beim Trajektieren von Güterwagen auf der Fährstelle des Bf Wolgast Fähre zeigt. Hier wurde die Lok mit Rauchkammer in Richtung Zinnowitz-Heringsdorf im Bild festgehalten, also entgegen der sonst üblichen Fahrtrichtung. Als einzige Betriebsstelle hatte übrigens das Bw Heringsdorf eine Drehscheibe.

Jörg Meyer, E-Mail

✉ Nicht die erste

Betrifft: „Wunschtraum", Heft 9/2017

Laut Ihres Artikels sei die BR 82 „das erste N-Dampflok-Modell aus Sonneberg". Hier muss ich leider widersprechen, denn Piko Sonneberg hatte bereits in den Jahren 1968 bis 1970 Dampflokmodelle der N-Spur im Angebot. Konkret waren es die Modelle der BR 65.10 sowie vier Varianten der BR 55 (DR, CSD, SNCB, SNCF). Diese wurden in den Folgejahren bis etwa Ende der 70er-Jahre (BR 55) und die BR 65.10 gar bis Ende der 80er-Jahre produziert. Es wurde sogar noch ein weiteres Dampflok-Modell (verschiedene Quellen vermuten eine BR 41 oder BR 03) entwickelt, das dann aber nicht mehr zur Endfertigung gelangte. Dazu haben Sie selbst im MEB 6/1994 mit einem Beitrag nebst Fotos berichtet! Es wäre schön, wenn Sie diese Korrektur veröffentlichen könnten und damit auch den Konstrukteuren des damaligen VEB Piko die Referenz für ihre beachtliche Leistung erweisen! *Manfred Jung, E-Mail*

✉ Dresden ist nicht Rostock

Betrifft: „Spektakulär unspektakulär", Heft 8/2017

Ihr Artikel über den Holzroller hat mir sehr gut gefallen. Beim Bild auf Seite 19 hat sich allerdings ein Fehler eingeschlichen. Die blau-weiß lackierten DBv sind zwar Markenzeichen der Rostocker S-Bahn, auf dem Bild allerdings befindet sich eine offenbar nach Sachsen abgegebene Garnitur bei der Einfahrt vor Dresden Hbf. Der von mir auch sehr oft benutzte Fotostandpunkt ist die 1968/69 neu erbaute Autobrücke Budapester Straße. Unglücklich finde ich die Platzierung der beiden Bilder auf Seite 30 bei „Bahnpost" ganz rechts in den Falz hinein. Die Fotos wären hier ganz links besser aufgehoben.

Matthias Hengst, E-Mail

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE",
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

✉ Unbekannte Namen

Betrifft: „Spektakulär unspektakulär", Heft 8/2017

Mit Verwunderung lese ich im MODELLEISENBAHNER Namen für DR-Fahrzeuge, wie ich sie als Leser und Abonnent des „me" seit 1952 oder anderer Publikationen nicht gelesen habe. Es scheint heute Mode zu sein, für diese Fahrzeuge im Gegensatz zu denen der DB abwertende Namen zu kreieren, wie „Holzroller" für DR-BR 211/241 oder „Container" für die BR 250. Ich habe an der Entwicklung, Konstruktion, Erprobung und anfänglicher Wartung wichtiger Baugruppen der BR 211/242, 250 oder 212/243 teilgenommen, habe dazu auch in DR-Dienststellen (Bw, Raw Dessau oder VES-M Halle) zu tun gehabt, nur die von Ihnen verwendeten Namen lernte ich dabei nicht kennen. Einige Entwicklungen litten unter dem Embargo der BRD, so dass stets eigene Entwicklungen nötig wurden. Zum Begriff Container, der das Äußere des Lokkastens betreffen soll, ist zu sagen, dass die Formgebung einer Lok von den Fertigungskosten und dem Verwendungszweck beeinflusst wird. Eine aerodynamische Form ist erst für über 100 km/h sinnvoll, die BR 250 war für den Haupteinsatz im Güterzugdienst mit Geschwindigkeiten um 100 km/h konzipiert bei maximal 125 km/h, was damals die wenigsten Strecken zuließen.

Dr.-Ing. Jürgen Krause, E-Mail

✉ Sitzen Sie gut?

Betrifft: „Bereit für die Zukunft", Heft 8/2017

Bezüglich des angeblich nicht verkürzten Sitzabstandes im neu eingerichteten ICE 3 muss ich mich schon wundern: Ihr Autor hätte schlicht Platz nehmen und einmal nachmessen müssen, dann wäre ihm aufgefallen, dass der Platzgewinn – sowohl in der ersten als auch in der zweiten Klasse – auf Kosten der Sitzenflächenlänge ging, die nun selbst für normal gewachsene Menschen viel zu kurz ist. Zusammen mit den kaum noch vernünftig einstellbaren, unergonomischen Lehnen also eine deutliche Verschlechterung des Reisekomforts! *Heinz Wäscher, E-Mail*

Entlang der Saale, direkt an der Grenze zwischen Thüringen und Bayern, verlief eine kuriose Werkbahn. Dank Privatinitiativen blieb sie erhalten und lohnt einen Besuch.

Hart an der Grenze

Der Besitzer der Blankensteiner Papierfabrik, Anton Wiede, kaufte im Jahr 1895 auch die zwei Kilometer saaleaufwärts gelegene Blankenberger Papierfabrik. Zum Transport von Rohstoffen für die Papierherstellung und Fertigware erbaute man zwischen beiden Standorten eine 600-Millimeter-Werkbahn. Die Wagen wurden in den ersten Jahrzehnten von Pferden gezogen, weshalb bei Anwohnern auch heute noch der Begriff „Pferdebahn" gebräuchlich ist. Später wurden zwei Hanomag-Dampfloks beschafft, eine davon wurde erst kurz vor der Wende verschrottet. Auch einige O & K-Dieselloks sowie eine AEG-Akkulok waren vor dem Krieg auf der Werkbahn im Einsatz.

Nach der deutschen Teilung verlief die Strecke unmittelbar entlang der Grenze zu Bayern. Von der Zuglok jedes Güterzuges wurde nun ein Wagen mit zwei Grenzsoldaten geschoben, welche das Zugpersonal bewachten und die Tore im Grenzzaun aufschlossen. Trotz dieses aufwendigen Betriebsablaufes konnte auf die Bahn nicht verzichtet werden, weil die Blankenberger Fabrik wegen der steilen Zufahrtsstraßen nicht mit Lkw bedient werden konnte. Dieses Kuriosum bestand bis zur Wende, Fotos aus dieser Zeit sind jedoch leider nicht bekannt.



FOTO: SLG. FELDBAHNVEREIN

So sah das heutige Streckenende an der Ziegelhütte in Blankenstein zu DDR-Zeiten aus. Deutlich ist der Verlauf der Werksbahn flussaufwärts neben der Saale, direkt am Grenzsicherungszaun entlang, zu sehen. Im Hintergrund erkennt man die Häuser von Blankenberg.



Papiertransport: Anlässlich des Foto-Fahrtages am 11. Oktober 2015 zog die LKM-Ns2h einen Werkbahnzug.

FOTO: SEBASTIAN GROSSE

1993 wurde die Blankenberger Papierfabrik geschlossen und von der Treuhand an einen Privatmann verkauft. Fast alle Wagen und auch einige Loks der Werkbahn wurden verschrottet. Kurzzeitig wurde ein touristischer Pferdebahnbetrieb angeboten, der jedoch mit dem Tod des Pferdes sein Ende fand.

Ab der Jahrtausendwende führte Hans Vogel aus Blankenberg einen sonntäglichen Fahrbetrieb mit seinem Eigenbautriebwagen durch. Er sanierte dazu die Stützmauer zur Saale hin und verschönerte das Umfeld der Bahn. Die Gleise direkt im Fabrikgelände wurden nicht genutzt und verschwanden unter einer Erdschicht. Am Blankensteiner Streckenende wurde der Durchlass unter der Hauptstraße bei der Straßensanierung verfüllt. Nach etwa zehn Jahren beendete „Opa Vogel" den Betrieb aus Altersgründen. Die alte Papierfabrik war inzwischen in Gemeindebesitz übergegangen, total vermüllt und heruntergekommen. Unter dem ganzen Unrat tauchten jedoch auch zwei Originaldieselloks wieder auf: eine LKM-Ns2h und eine

Im Fabrik-Schrott fanden sich zwei Feldbahnloks

tschechische BN30R. Die Gemeinde riss einen Teil der Gebäude ab und sanierte den Rest. Auf der Feldbahnstrecke plante man, eventuell einen Radweg anzulegen.

In dieser Situation ergriff ich 2013, ehe es zu spät gewesen wäre, die Initiative und organisierte über das Internetforum „Kipplore.com" ein Feldbahntreffen. Aus ganz Deutschland kamen Feldbahnfans mit ihren Fahrzeugen und waren von der Strecke und Landschaft begeistert. Die verschütteten Gleise wurden freigehackt, eine der abgestellten Loks konnte sogar zum Laufen gebracht werden. Einstimmig war man der Meinung: Diese einmalige Strecke muss erhalten bleiben!

Da die Gruppe für die Gründung eines eigenen Vereins aber zu klein war, wendeten wir uns an den Förderverein der Parkeisenbahn Syratal Plauen e.V. Dort war man der Idee einer „Sektion Blankenberg" nicht abgeneigt und schloss einen Vertrag über die Nutzung der Strecke und der Fahrzeuge mit der Gemeinde ab. Loks und Gleise wurden ertüchtigt, der Lokschuppen in der Fabrik wurde freigeräumt. Als erste Erfolge sichtbar waren, traten auch drei Anwohner aus Blankenberg dem Verein bei. Diese sind heute eine wichtige Stütze und pflegen eine gute Beziehung zum Gemeinderat.

Am Streckenende vor dem ehemaligen Straßentunnel baute man eine Weiche



Auch eine Skoda-Feldbahnlok vom Typ BN30R konnte aus dem Schrott der Papierfabrik gerettet werden, heute ist sie wieder betriebsbereit. Im Juni 2014 war sie Hauptakteurin beim Nachstellen eines von „Grenzorganen" bewachten Zuges.



Trotz des Teilabrisses sind die Gebäude der Papierfabrik immer noch imposant. Der Lorenzug der Feldbahn nimmt sich dabei winzig aus.



Harte Arbeit: Im März 2015 baute man am Streckenende in Blankenstein eine Weiche ein, um dort umsetzen zu können.


Die Metallist-Akkulok von Mitglied Torsten Schmeißer befördert den als Personenwagen dienenden früheren Triebwagen von „Opa Vogel".


Stellenweise blieben noch Reste des Grenzzaunes erhalten. Die Betriebsspuren bei den Feldbahnloks erinnern an die früheren Einsätze.

zum Umsetzen der Wagen ein. In Tschechien wurden Kipploren gekauft und teilweise zu Personenloren umgebaut. Damit konnte zum Denkmaltag 2014 erstmals eine Mitfahrgelegenheit für Besucher angeboten werden. Ein Jahr später feierten wir das 120-jährige Bestehen der Werkbahn mit einem Feldbahntreffen und demonstrierten auch Pferdebahn-Betrieb.

In den letzten zwei Jahren wurden weitere Gleise repariert und Personenwagen gebaut. Die zwei Dieselloks sollen im letzten Einsatzzustand, also mit allen Betriebsspuren, erhalten bleiben. Auch der Triebwagen des vorherigen Betreibers konnte nach langen Verhandlungen samt Schuppen erworben werden. Da sein Antrieb defekt war, wurde er zum niederflurigen rollstuhl- und kinderwagengerechten Personenwagen umfunktioniert. Außerdem organisierten wir Foto-Fahrtage mit nachgestellter Zugbegleitung durch „Grenzer".

Achtmal im Jahr finden Fahrtage statt

Eine Mitfahrgelegenheit auf Spendenbasis bietet die Feldbahn Blankenberg in der Regel an acht Fahrtagen pro Jahr an. Die nächsten Termine sind der Denkmaltag mit Fahrbetrieb und Fabrikbesichtigung am 10. September und der Fahrtag am 30. September anlässlich der Ankunft des „Sormitztal-Express" mit 41 1144 in Blankenstein. Info: www.feldbahn-blankenberg.jimdo.com. □ *Jan Köttnitz/abp*


FOTOS (6): JAN KÖTTNITZ

Ein langer Abschnitt der etwa zwei Kilometer langen Feldbahn führt direkt an der Saale entlang. Die Fahrgäste genießen das offensichtlich.

CC 72082 hatte am 24. Juni 2001 den nur sonntags verkehrenden Schnellzug Belfort – Nancy am Haken, als sie Aillevillers-et-Lyaumont verließ.

225-mal um die Erde! Die Großdiesel der SNCF-Baureihe CC 72000 wurden während ihrer 50-jährigen Laufbahn wahrlich nicht geschont. Doch noch in diesem Jahr ist Schluss.

Ikone ade

Nicht alle der über Frankreich hinaus bekannten sechsachsigen Schnellzug-Dieselloks kamen auf die oben angedeutete Laufleistung von neun Millionen Kilometern. Doch eine der acht noch im Einsatz stehenden Maschinen, CC 72030, im Jahr 2002 umgebaut zu 72130, kann diesen beachtlichen Tachostand vorweisen.

Seit dem 2. April 2017 sind die Einsätze der wenigen verbliebenen und remotorisierten Loks der Baureihe auf der „Ligne 4" (Paris – Belfort) noch einmal drastisch zurückgegangen. An diesem Tag begann der



Charakternase: Als eine von vier Maschinen in der nicht umgebauten Version wurde CC 72084 erhalten. Sie trägt als Museumslok auch wieder die Original-Farbgebung und das passende SNCF-Logo. Am 18. April 2016 wartete sie vor der Drehscheibe im Depot Chalindrey auf den nächsten ihrer seltenen Einsätze.



Eine gewisse Berühmtheit erlangten die Schleppeinsätze vor den TGV-Atlantique auf der Strecke nach Les Sables d'Olonne. Am 27. Juni 2002 hatte die adaptierte CC 72061 das Vergnügen.

Planeinsatz der „Coradia Liner"-Triebzüge (Baureihe B 85000) auf dieser Strecke. Für die Dieselloks blieben gerade einmal vier wochentags laufende Züge:

Eine Hin- und Rückfahrt Chalindrey – Paris Est (Zug 11644, ab 5.25 Uhr, an 8.31 Uhr und Zug 11743, ab 18.12 Uhr, an 21.19 Uhr), eine Fahrt von Paris nach Chalindrey (Zug 11649, ab 16.42 Uhr, an 19.49 Uhr) und eine von der Hauptstadt nach Troyes (Zug 11640, ab 5.12 Uhr, an 6.46 Uhr). Dazu kommt der mitten in der Nacht verkehrende Leerzug 71426 Chalindrey – Troyes. Nur bei Ausfall der neuen Triebwagen werden weitere Züge bespannt.

Die acht in Chalindrey verbliebenen CC 72100 sind damit wahrlich nicht ausgelastet, daher sind weitere Abstellungen vorhersehbar. Mit Stand vom 1. August sind noch folgende Maschinen übrig: CC 72130, 72149, 72158, 72180, 72186, 72189 und 72190. Voraussichtlich Mitte

Für einen letzten Besuch ist es höchste Zeit

Dezember soll die Beheimatung im Depot Chalindrey Geschichte sein. Es bleiben dann noch drei Maschinen in der Ursprungsversion, die für „SNCF Direction du Materiel" im Einsatz stehen: CC 72049, 72074 und 72084 (diese im Original-Lack). Sie bespannen fallweise Überführungen zu und von den Ausbesserungswerken.

Eine vierte betriebsfähige Original-Lok, CC 72064, befindet sich in der Obhut der ARCET, der „Association Rhône-Alpine de Conservation d'Engins Thermiques" im Depot Lyon-Mouche.

Von 1967 bis 74 wurden 92 Stück dieser bis zu 114 Tonnen schweren dieselelektrischen Loks gebaut. Erst so konnten die letzten Dampfloks der SNCF vor schweren Schnell- und Güterzügen abgelöst werden. Die ersten 20 Maschinen erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h, die



Über diese europäische Kult-Diesellok ist soeben eine 70-minütige DVD aus der bekannten RioGrande-Reihe „Stars der Schiene" erschienen. Das Filmteam hat die imposanten Loks jahrelang begleitet und exzellente Szenen eingefangen. Bestellungen unter www.vgbahn.info.



SNCF-Dieselparadies mit klassischen Farben: Am 24. Juni 2001 erwarteten den Besucher im Depot des Bahnknotens Culmont-Chalindrey noch CC 72000 und A1A A1A 68500 im „Arzens"-Lack.



15 Jahre später waren die 68500 verschwunden und die CC 72000 größtenteils remotorisiert zu CC 72100. Die meisten dieser neu lackierten Maschinen waren bereits abgestellt.



Die „Monomoteur"-Drehgestelle der Diesellok sind baugleich mit denen der E-Lok-Baureihe CC6500 (Chalindrey, 18. April 2016).



FOTOS (8): JOACHIM SCHMIDT

Mächtiger Block: Am SEMT-Pielstick-V16 mit 2650kW (3600PS) ist, im Bild vorne zu sehen, der Drehstromgenerator direkt angeflanscht.

restlichen waren für Tempo 160 zugelassen. Schwere und schnelle D-Züge auf den (noch) nicht elektrifizierten Magistralen prägten die Einsätze. Einer der Höhepunkte war die Beförderung des TEE „Jules Verne" zwischen Paris und Nantes. Die fortschreitende Elektrifizierung, die Streichung vieler Tangentialverbindungen und der Ersatz durch BB67400 in Doppeltraktion ließen den Stern der französischen Vorzeige-Diesellok stetig sinken. Auch die hohen Lärm- und Abgasemissionen wurden zum Problem. Man entschied sich daher, 30 Loks ab 2002 mit einem Pielstick-Motor zu remotorisieren und zu modernisieren. Zuletzt blieben diesen Loks nur noch die Einsätze auf der schon genannten „Ligne 4". Die landschaftlich reizvolle Strecke ist seither nicht nur für französische Diesellokfans ein Pilgerort. Auch das Rio Grande-Team war im letzten Jahr noch einmal in der Champagne und drehte einen ausführlichen Abschiedsfilm, den ich an dieser Stelle nur empfehlen kann. ☐ *A. Bauer-Portner*

Nicht sehr gepflegt war leider die Front von CC72179, als diese am 29. März 2017 mit IC1541 aus Paris am Kanal bei Langres entlangröhrte.

Zimmeranlage

digital gesteuert

Der bekannte Anlagenbauer und Eisenbahn-Journal-Autor Karl Gebele hat seine neue kompakte Zimmeranlage von Anfang an für Digitalbetrieb mit mehreren Mitspielern ausgelegt. Wie die Ausstattung mit Digitaltechnik konkret erfolgte, schildert er umfassend in der aktuellen Ausgabe der EJ-Reihe „1x1 des Anlagenbaus“.
Zentrales Steuergerät ist eine ECoS von ESU, die nicht nur zum Fahren der Züge, sondern auch zum Einstellen von Fahrstraßen am Bildschirm verwendet wird. Karl Gebele zeigt, wie die Verdrahtung und Zuordnung der Melde- und Bremsstellen erfolgt und natürlich auch, wie die Steuerung in der ECoS aufgebaut ist. Begleitende Kapitel befassen sich mit der Planung dieser Anlage, dem Rahmen- und Trassenbau, dem Verlegen der Gleise und der Verdrahtung. Ein praxisnaher Ratgeber für alle, die bei der Anlagensteuerung auf zeitgemäße Digitaltechnik setzen!

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 250 Abbildungen

Best.-Nr. 681703 | € 15,–



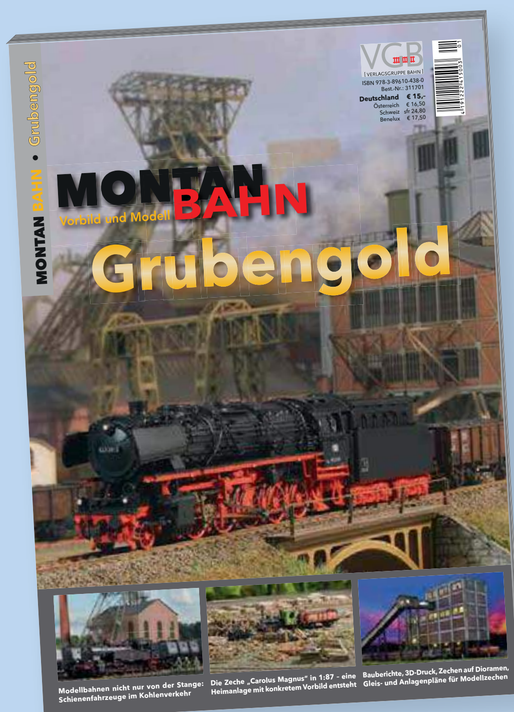
www.facebook.de/vgbahn



Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

EISENBAHN und KOHLE



Für den Modelleisenbahner gehört die Montanindustrie mit all ihren Facetten zu den interessantesten und abwechslungsreichsten Themen. Der erste Band einer kleinen Reihe „Montan Bahn – Vorbild und Modell“ befasst sich unter dem Titel „Grubengold“ mit dem Kohlebergbau. Modell-Kohlengruben – von der Kleinzeche über eine klassische Heimanlage bis zur großen Ausstellungsanlage – werden ebenso vorgestellt wie Modelle von Fördergerüsten, Kohlenwäschen oder Bandbrücken. Vorbildgerechte Gleispläne demonstrieren, wie sich das Thema stimmig ins Modell umsetzen lässt, von der platzsparenden Kleinzeche bis zu ausgedehnten Anlagen. Weitere Beiträge geben einen Überblick über das Angebot an Fahrzeugmodellen, Bausätzen und Zubehör.

Montan-Bahn 1: Grubengold
100 Seiten, Format DIN-A4, Klebebindung, mehr als 250 Abbildungen

Best.-Nr. 311701 | € 15,–





www.facebook.com/vgbahn

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

Die Bergroute

Wanderungen im Schweizer Kandertal sind nicht nur wegen der Eisenbahn reizvoll. Das Hochgebirgsinventar mit seinen Bergriesen ist einfach auch wunderbar anzusehen.

Wer von Spiez aus eine Bahnreise ins Wallis antreten will, kann wählen: zwischen einer schnellen, eintönigen Fahrt auf die Südseite der Alpen und der Möglichkeit, die Naturschönheiten des Kandertales vor dem Zugfenster an sich vorbeiziehen zu lassen. Der Beeilte wird Ersteres wählen und durch den Basistunnel brausen, der Naturliebhaber den Regionalzug nehmen, in Kandersteg aussteigen und sich dann per pedes auf den Bahnwanderweg nach Frutigen begeben. Vieles, was den Wandersleuten die Orientierung erleichtert, säumt diesen Pfad. Überall finden sich Schilder, die in Wort und Bild Informationen geben. Der Weg selbst ist bestens markiert. Festes Schuhwerk ist natürlich angeraten und an einen brauchbaren Wetterschutz denkt der erfahrene Berggänger sowieso. Wer dann ganz nebenbei noch schöne Bilder getreu dem Motto „Bahnen und Berge“ fertigen möchte, der kommt voll auf seine Kosten. Selbst nach der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels im Dezember 2007 kann auf die Bergstrecke nicht verzichtet werden. Der dichte Fernverkehr



zwischen dem Wallis und Bern/Basel beziehungsweise von und nach Mailand hat die 34,6 Kilometer lange Röhre fast ein wenig zweckentfremdet. Eigentlich sollte

Umleiterzüge unterwegs am Lötschberg

sie dazu beitragen, die ambitionierte Verlagerungspolitik der Eidgenossen kräftig zu unterstützen. Tagsüber sind aber viele Trassen den Schnellzügen vorbehalten, so dass die Fracht zwangsläufig über den Berg muss. Meist nützen die aus Süden kommenden Züge die Bergstrecke. Die schweren Frachten aus dem Norden, die einer Schiebelok bedürfen (ab 1430 Tonnen), erhalten planmäßig einen „Slot“ durch den Berg. Bei großer Verspätung fahren aber auch diese Züge mitunter oben entlang.

Zudem wird die Bergstrecke als Umleitungsroute verwendet. Da zwischen Bellinzona und Luino und weiter nach Gallarate von Juni bis Dezember Bauarbeiten laufen, können die internationalen Güterzüge diese Strecke nicht befahren. So rollten bis zum 12. August bei Tageslicht bis zu 20 Züge auf der klassischen Alpenbahn.

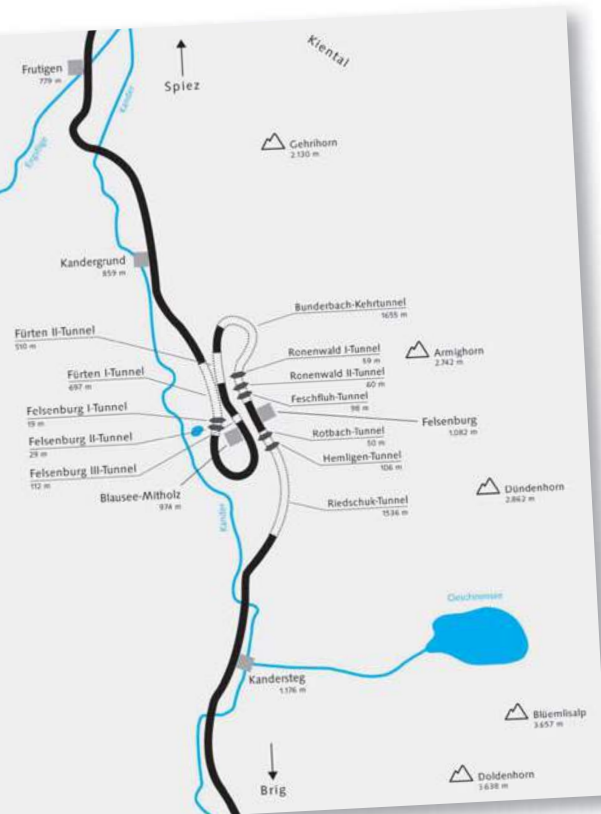
Nachdem der Winter Ende April 2017 nochmal ein Lebenszeichen gegeben hatte, zeigten sich nicht nur Balmhorn und Atles (re.) tief verschneit. Doch der Bahnwanderweg nach Kandersteg war gut begehbar. Der Containerzug wird gleich Frutigen erreichen.

Undere Giesene 2h 15 min
Giesigrat 4h 25 min
Kiental 7h 10 min
Oeschinensee 3h 10 min
Höhenweg Nordrampe BLS
Ramslauenen 5h
Kiental 6h
Kandersteg 2h



Historisches Gasthaus in Kandersteg.





KARTE: TOBIAS WITT

Die Lötschberg-Region

Für den Verkehr über die klassische Bergstrecke verfügt die BLS über insgesamt 25 Einheiten des ARBe 535, die zwischen 2008 und 2012 von Bombardier geliefert wurden. Die Niederflur-Triebzüge verkehren stündlich in beide Richtungen und halten alle in Kandersteg. Wie aufwendig die bis zu 27 Promille geneigte Strecke trassiert werden musste, zeigt die Karte. Nützliche Informationen erhält der Wanderer und Eisenbahnfreund mittels zahlreicher Tafeln, die entlang des Weges platziert wurden. Der Kanderviadukt (oben) wird derzeit noch restauriert.



Verspätungen waren die Folge, was zum Unmut der Verantwortlichen vor allem bei der Hupac in Chiasso führte. Dieses Unternehmen ist federführend im Kombinierten Ladungsverkehr und versucht oft verzweifelt, die Wünsche von Politik und Kundschaft in Sachen Verlagerung zu erfüllen, was angesichts zahlreicher Friktionen einer Herkulesaufgabe gleichkommt.

Kanderviadukt wird aufwendig saniert

Und dann kam der 12. August 2017. Bei Rastatt senkten sich die Gleise oberhalb einer Tunnelbaustelle derart, dass die Strecke sofort gesperrt werden musste. Der internationale Güterverkehr kämpft seither mit einer unsäglichen Lage, da nur weiträumige Umleitungen möglich sind. Dies macht sich auch am Lötschberg bemerkbar, denn die Zahl der am Tag über den Berg fahrenden Frachtenzüge kann man an einer Hand abzählen. Doch am 9. Oktober, so versprechen es die Manager von DB Netz den gestressten Güterbahnen, soll alles wieder gut sein. So steigt die Hoffnung auf verkehrsreiche Herbsttage im Kandertal. Bis dahin wird sich wohl auch der herrliche Kanderviadukt wieder seines Gerüstes entledigt haben. Im April hatten die umfangreichen Sanierungsarbeiten an der 275 Meter langen Brücke bei Frutigen begonnen: 250 Tonnen Gerüstmaterial wurden von einer Spezialfirma verbaut. Eine der Aufgaben bestand darin, den 1958 eingebauten Schottertrog aus-



FOTOS: KLAUS ECKERT

Aus Freiburg im Breisgau kommt diese Rollende Landstraße. Sie endet in Novara. Da gut verspätet, wurde der Zug über die Bergstrecke geleitet (Dienststation Felsenburg, Mai 2017).

Mit dem 351 Meter langen und knapp 460 Tonnen schweren Kesselwagenzug 46370 hat 465 012 bei der Station Blausee-Mitholz wenig Mühe.



Auf Testfahrt zeigt sich hier der „Giruno", der neue Zug von Stadler. Eben hat die Komposition den Hemligentunnel verlassen.

zubessern. Zudem sind Risse im Naturstein-Mauerwerk aufgetreten, auch zahlreiche Fugen müssen überarbeitet werden. Immerhin stammt der Viadukt aus dem Jahr 1911. Da 1980 im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der Lötschbergroute parallel zur alten Brücke ein Betonviadukt erstellt wurde, kam es zu keinerlei nennenswerten Problemen bei der Verkehrsabwicklung. Sind alle Arbeiten fertig, wird die Brücke noch mit Hochdruck gereinigt.

Bilder von talwärts fahrenden Zügen lassen sich im Kandertal ganzjährig fertigen. Während im Hochsommer das Licht komplett dreht, gibt es im Herbst und Winter herrliche Streiflichtstimmungen. Der Bahnwanderweg ist bis weit in den Herbst hinein gut begehbar. Und wer nach dem Abstieg von der ehemaligen Dienststation Felsenburg, vorbei an der gleichnamigen Ruine, keine Lust mehr hat, weiterzulaufen, kann die stündlich fahrenden Busse nach Frutigen nehmen – oder den Blausee bewundern. Nicht weit vom Bahnhof Frutigen entfernt liegt das Gasthaus Rustica. Dort nimmt man sich am besten ein Zimmer mit Balkon und Blick auf die Station. Zum Abendessen gibt es leckere Forellen aus dem Blausee. Danach genießt man den Sonnenuntergang und schaut den Güterzügen zu, wie sie durch den Bahnhof rollen. Einige werden den Basistunnel nehmen, andere die Bergroute. □

Klaus Eckert



Nach rund 15-minütigem Marsch auf dem Wanderweg wird diese Stelle unterhalb von Kandersteg erreicht. Oft muss man gar nicht lange warten, bis der erste Güterzug vorbeikommt. Die klassischen SBB-Loks sind vor vielen Zügen auch am Lötschberg im Einsatz.



MINI-MARKT – VERKAUFEN
BÖRSEN – TAUSCHEN
MÄRKTE – SUCHEN

VERKÄUFE
Dies + Das

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.modellbau-chocholaty.de

TLS: www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de. Individuelle Programmierung von privaten Modellbahnanlagen, – digitale Schauanlage, – Lokumbauten. Tel.: 06150/84593.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

Eisenbahn-Sammler-Börse EUST, 04.11.2017, 10–17 Uhr, im Bürgerhaus, 04509 Delitzsch, mit Ausstellung „Die Mitropa und die Bahnhofswirtschaften", 19 Uhr: Sammlerstammtisch. Infos: Tel.: 034202/61361, E-Mail: schoettge@t-online.de.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

www.lok-doc-wevering.de

Werkzeug für den Bau einer Modelleisenbahnanlage: M+F Spritzpistole, Bastei-Kreissäge und -Stichsäge mit Zubehör, kleine Bastei-Bohrmaschine, Bohrzwerg mit sehr viel Zubehör (Schleifscheiben, Trennscheiben usw.), teilweise noch originalverpackt, 2 Lötkolben. Einwandfreier Zustand, nur wenig gebraucht. Preis auf Anfrage. Tel.: 089/879384 oder E-Mail: heim-walter@web.de

Für Sammler: 6 Lithografien, DB-Bahnhöfe, Foto Siebdruck v. d. Gehring, DIN A3.4 Frachtbr./Eilbr. von 1916, Empfangsbf.: Westerhausen, Empfänger: Fa. Elsmeyer+Hülsmeyer Bad Oeynhausen. Werbemittel der Deutschen Reichsbahn, Direktion Berlin: runde Aufkleber, 1–10 cm Durchmesser, Anstecknadel, Kugelschreiber, Flaschenöffner, Streichhölzer, Farbpostkarten historische Bahnhöfe, alles mit Aufdruck = Deutsche Reichsbahn = DR. Notizzettel-Palette (Wende) mit Aufdruck = DR/DB =. Preis = VB. Tel.: 02761/837608 oder 0175/9052380.

Mini-Metall Drehbank DB 2500 A-Rexon, Spitzenweite 250 mm + Zubehör, wenig benutzt, für € 250,–, Selbstabholer. Tel.: 0671/79493866.

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

Verkaufe Spur 1 Loks und Waggons, Vitrinenmodelle, Dingler, KM1, Hübner, Bitte nur seriöse Angebote. Anfragen an: trade-hermann@a1.net.

www.spur-0.de

Biller-Bahn, Güterzug im Karton, Nr. 230, 25 Waggons, 2 Loks, 1x Batterie, Gleise u. Zubehör, kpl. € 720,–. Fleischmann 0, Dampflok U 320, 7 Waggons, Gleise, € 150,–, keine Neuware, Liste anfordern unter Tel.: 02841/42073.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-pietsch.com

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.puerner.de

Olsenbande in H0 Tresorwagen € 36,–; Olsenbandefigurenset € 8,50; Chevrolet Bel Air € 25,50. Segebarth, Kleiner Kamp 11, 19057 Schwerin. Tel.: 0385/2004211, fsegebarth@hotmail.com.

www.mbs-dd.com

www.modellbahnritzer.de

www.menzels-lokschuppen.de

Biete neu OVP: Märklin/Trix DCC, 22428 Diesellok BR 132 (Ludmilla) € 150,–; Märklin/Trix DCC, 22918 Diesellok BR 218 € 150,–. Piko 59580-5 DC, Diesellok BR 118 € 70,–. Roco 72588 DC, E-Lok Re 6/6 SBB grün € 80,–. Gebraucht OVP: Roco 43538 DC, Ce 6/8 SBB grün € 100,–; Roco 43539 DC, Ce 6/8 SBB braun € 100,–. Alfred Denzer, Tel.: 06535/7049, E-Mail: allidenzer@web.de.

www.d-i-e-t-z.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

S-Bahn Dresden, 2-teiliges Doppelstockwagenset mit Innenbeleuchtung € 160,–. Segebarth, Kleiner Kamp 11, 19057 Schwerin. Tel.: 0385/2004211, fsegebarth@hotmail.com.

www.augsburger-lokschuppen.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Verkaufe meine Sammlung Messingmodelle von Micro Metakit, Micro Feinmechanik, Lemaco, Trix FineArt, Fulgurex und andere. Anfragen und Listen über christa-1@live.de.

www.carocar.com

www.modellbahn-keppler.de

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 2-10-4 von PFM € 590,–
UP Challenger von Key € 590,–
UP Big Boy von Tenshodo € 990,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.modelltom.com

www.jbmodellbahnservice.de

günstig: www.DAU-MODELL.de

Zu verkaufen: Modelleisenbahn in H0, Lokomotiven, Wagen, Wagen-Sätze, Gleise, Weichen, auch amerikanische Modelle. Einige 0 Spur. Nie auf Anlagen gefahren, einige noch in Originalverpackung. Bitte Liste anfordern: Ksmarsch@usa.net.

www.modelleisenbahn.com

www.suchundfind-stuttgart.de

www.moba-tech.de

Privater H0-Nachlass-Verkauf: Loks Sondermodelle, Raritäten, Waggons, Gleise, Gebäude, Zubehör usw., fast alles neu, Bilder. Infos und Kontakt www.modellbahn-verkauf.de.

N-Bahnkeller
Binsfeldstr. 5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

Umfangreiches Modellbahn-Zubehör (H0): 1 Anlagen-Teilstück (Gleise u. Ausstattung) ca. 1,80 x 0,90 m, 3 Bahnhöfe (Calw, Altburg und Steinheim), 1 große „historische Feuerwehr", 1 Karton Häuser, ca. 500 Bäume, Sträucher, Streumaterial, Bastelmaterial, Kleinteile, Original-Bausätze von Kibri und Preiser. Sehr guter Zustand, teilweise noch originalverpackt. Gleismaterial (Peco-Weichen u.a. mit Antrieben), Oberleitungsmaterial (Sommerfeldt). Mit Anleitungen für den Anlagen-Bau. Preis nach Anfrage. Tel.: 089/879384, E-Mail: heim-walter@web.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.zuz-modellbahn.com

www.modelltechnik-ziegler.de

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahn-keppler.de

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle
H0 und H0m
Tel.: 0371/5362537
fahrbereit vorbereitet

www.modellbahnservice-dr.de

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Zu verkaufen: Modellbahnzeitschriften, Bücher auch über USA. Kataloge der Firmen Roco, Märklin, Rivarossi, Rokal (TT), Fleischmann und andere ab 1956. Bitte Liste anfordern: Ksmarsch@usa.net.

www.bahnundbuch.de

Liliput Wien, eine Legende lebt. 2 Bände im Schuber, auf 1200 Seiten alles über Liliput € 23,– + € 7,– Porto. Tel.: 05608/4338, erclaus@gmx.net.

MEB 1970–2010 € 120,–; MEB Spezial, 17 Hefte € 30,–; MBI 2009–2016 € 20,–; Züge 2000–2009 € 20,–. Nur Abholung. Zu erfragen Tel.: 03691/841032.

www.modellbahnshop24.de
Modernisierung DDR-Loks, Wagenlicht, Digitaltechnik, beleuchtete Figuren H0, TT, N, Z und vieles mehr

KUSWA Modellbau
KUSWA, In der Gartenstr. 12
34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in H0: Bühnen, Tritte, Handläufe und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen: 11,– €
Radscheiben-Elemente für ES64U2 "Taurus"
8er Set anbaufertig grau lackiert: 10,– €

PRINT + INTERNET

ÜBER 200.000 KONTAKTE

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] · Modell Eisen Bahner · MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL · Eisenbahn JOURNAL

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

ANZEIGENSCHLUSS MEB 12/2017: 05.10.2017

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150

Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,–

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ____________

Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

www.modellbahn-keppler.de

Neu: Benelux Rail 1970–1980 von Marcel Vleugels. 304 S., 368 Fotos, Landkarte Luxemburg, € 34,00. Im Buchladen oder www.nijverepublishers.nl.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Biete EJ komplett 1994–2013 inkl. Extra- und Sonderhefte, Preis VB, sowie gratis viele Einzelhefte EK, MIBA, MEB u.a., Abgabe nur komplett. Tel.: 0174/3395270.

GESUCHE
Dies + Das

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, Tel.: 089/85466877, mobil 0172/8234475, modellbahn@bayern-mail.de.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.de.

Suche zwecks Informationsaustausch Sammler/Kenner der Großmodelle (1:20) der Firma Sieck Modellbau. Diese Loks standen früher in Fahrkartenausgaben in Bahnhöfen und Reisebüros. Bin für alle Informationen dankbar. Rückmeldungen bitte an E-Mail: annedetlefgerth@aol.com

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

Wir suchen ständig Modelleisenbahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810, uwe-quiring@t-online.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug bundesweit. Alle Spuren, auch 0 u. 1. Markus Henning, Tel.: 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com. Gerne Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, LGB etc.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Kleinanzeigencoupon zum Ausdrucken unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen/bestellcoupon.html

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

LGB, auch ganze Sammlung oder Anlage sowie Echtdampfmodelle von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader @dansibar.com.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel.: 02762/9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de.

Suche Liliput Reichsregierungswagen, Flakwagen usw., mit und ohne Tarnfarben. Bitte alles anbieten! Tel.: 0203/583697.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@ modellbahn-erftstadt.eu.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch große Sammlungen, ganze Anlagen oder Nachlässe. Abbau auch möglich! Zahle Höchstpreise. Seriöse Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 097011313, Fax: 097019079714.

Suche von A.M.C.E. das Wagenset 1, Art.-Nr.: 55071 Wetterstein und das Wagenset 2, Art.-Nr.: 55072 Wetterstein. Wer kann helfen? Tel.: 02255/959444.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche in H0 von Piko Leipziger S-Bahn-Zug, komplette Packung oder auch einzelne Wagen. Thomas Schramm, Schrebergartenweg 7, 08321 Zschorlau. Tel.: 03771/479181.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader @dansibar.com.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Märklin Liebhaber und Sammler sucht große Sammlung , analog oder digital, gerne mit Karton, Exportmodelle erwünscht und bevorzugt, zahle vereinzelt bis zu 80% vom Koll. Wohne in Krefeld. Tel.: 02151/3513223. Bin freundlich und seriös und kein Weg ist mir zu weit, zahle selbstverständlich bar.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Privater Modellbahner freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Besuchen Sie uns im Internet unter:
www.LokschuppenHagenHaspe.de

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/ Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahnen-berlin.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

www.menzels-lokschuppen.de

Parkbahn im Südschwarzwald. Wer hat Interesse am weiteren Ausbau, der Mitgestaltung und am Betrieb der Liliput-Eisenbahn Hasel? Camping auf dem Gelände möglich. Weitere Infos unter: www.liliput-eisenbahn-hasel.de.

www.puerner.de

www.jano-modellbau.de

URLAUB
Reisen, Touristik

Vermiete 2 Ferienwohnungen für 6 Personen und für 4 Personen im Erzgebirge. Es befinden sich die Pressnitztalbahn (Entfernung 5 km) und die Fichtelbergbahn (10 km) in unserer Nähe. Kontakt: Tel.: 037343/7056 o. 21510, www.ferienwohnungbraeuer.de – inge.braeuer@t-online.de.

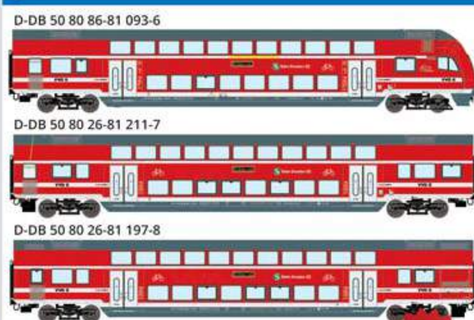
www.fewo-wildfeuer.de

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

www.ferienhaus-emmy.de















Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 24,–/Pers., Speisen von € 6,– bis € 9,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Eisenbahnromantik pur am Bodensee. Direkt am Lindauer Bahnhof, schöne neue Maisonettewohnung, 96 qm, 2 sep. Schlafzimmer, gr. Balkon mit Blick auf Gleise und den See! Erstbezug 2017! Ab € 145,–/Nacht unter Tel.: 07146/407567 von privat zu mieten.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Alter Bahnhof am Bähnle-Radweg im Hochschwarzwald an Reisegruppen bis 8 Pers. zu vermieten: www.bahnhof-kappel-gruenwald.de. Tel.: ++49(0)157/85098902, E-Mail: info@bahnhof-kappel-gruenwald.de.

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Liebevoll eingerichtete FeWo im ehem. Verwaltungsgebäude der GHE am Bhf. der Selketalbahn in Gernrode/Harz. 2–3 Pers., nicht behindertengerecht, Nichtraucher. Ab € 40,–. Tel. 017623917323, E-Mail: ferienwohnung@selketalbahn.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

23.09.: Modellbahnmarkt in 09111 Chemnitz, Moritzhof-Sparkasse, von 10–14 Uhr, Bahnhofstr. 51. Info-Tel.: 03763710902 (ab 20 Uhr).

www.modellbahnboerse-berlin.de 24.09.: 12679 Berlin, „Freizeit-Forum" Marzahn. Sa. 14.10.: 08056 Zwickau, Stadthalle Zwickau. 15.10.: 01069 Dresden, „Alte Mensa". Jeweils 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

24.09.: Ratskellersaal, Wernersgrüner Str. 32, 08228 Rodewisch, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–16 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

01.10.: Darmstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, Autos und Blech in der Orangerie, 10–16 Uhr, mit Modellbahnanlage. Info: S. Meyer, 06246/9069847.

01.10.: Ingolstädter Modelleisenbahn- + Spielzeugmarkt von 10–15 Uhr, in der Nibelungen Halle, 85098 Großmehring, Dammweg 1. N. Westphal, Tel.: 08405/846, www.ingolstaedter-modellbahnmarkt.de

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse. 01.10.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese. 22.10.: Fulda/Petersberg, Propsteihaus, Rathausplatz. 29.10.: Stadtallendorf, Mehrzweckhalle, Am Bärenbach. Jeweils 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de

03.10.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spiezeugbörse, 11–16 Uhr, 24768 Rendsburg, Nordmarkhalle, Willy-Brandt-Platz 1. Info-Tel.: 040/6482273.

08.10.: 43. Regensburger Modellbahnbörse, 10–15 Uhr, ESV-1927-Sporthalle, Dechbettener Brücke 2, 93051 Regensburg. Info: B. Heinrich, Tel.: 0157/76415997, info@rswe.de, www.rswe.de

08.10.: Modelleisenbahn- und Modellautobörse inkl. reparier Café des Modell-Eisenbahn-Club Gernsheim e.V. ,10-16 Uhr , Stadthalle, Georg-Schäfer-Platz in 64579 Gernsheim, Info-Tel.: 06158/7476510 oder www.mec-gernsheim.de

14.10.: DB-Casino, Richelstr. 3, 80634 München, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–15 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

15.10.: Großer Modellbahn-, Modellauto- u. Spielzeugmarkt, 11–16 Uhr, in Ulm-Messe. Info: M. Höpfer, Tel.: 07543/3029064, www.spielzeugmarkt-ulm.de

www.adler-maerkte.de

15.10.: Modelleisenbahnbörse der Zirndorfer Eisenbahnfreunde e.V., 9–15 Uhr, Hans-Reif-Sportzentrum, Jahnstr. 16, 90522 Oberasbach. Info-Tel. + Fax: 09103/2750.

15.10.: Freisinger Modellbahnbörse, von 9–13 Uhr in der Mehrzweckhalle Freising-Attaching, 85356 Freising-Attaching, Am Sportplatz 3. Info: www.mec-freising.de/modellbahnboerse/info

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

15.10.: Heusweiler Modellbahnmarkt, 10–16 Uhr, im Sport- und Kulturhaus, Im Dorf 11, 66265 Heusweiler OT Wahlschied. Info: MEF Heusweiler, Tel./Fax: 06806/83493 G. Ziegler.

21.10.: 10–15 Uhr, Große Modellbahn- und Modellautobörse, 78315 **Radolfzell - Milchwerk**. Info: B. Allgaier, Tel.: 07551/831146, www.spielzeugboerse-radolfzell.de

21.10.: Modellbahnbörse von 10.30–16 Uhr, TV 1864/04-Halle, Weisenheimer Str. 56, 67245 Lambsheim. Info: ModellEisenbahnFreunde Frankenthal e.V., Thomas Kurtz, Tel.: 06241/789447, t.kurtz@mef-frankenthal.de, www.mef-frankenthal.de

22.10.: Berliner Spielzeugbörse, 10–14 Uhr, Loewe-Saal, Ludwig Loewe-Höfen, Wiebestr. 42, 10553 Berlin-Moabit. 030/7842346, 0173/3882000.

Modellbahn- u. -Auto-Tauschbörse:
von 10–14 Uhr
Leipzig: Sa. 11.11.,
Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Halle 14, Puschstraße
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 35 Jahre www.adler-maerkte.de

17.09. **Aachen, Kurpark-Terrassen** Dammstr. 40
24.09. **Mönchengladbach, K.-Fried.-Halle** Hohenzollernstr. 15
01.10. **Essen, Zeche Carl** Wilhelm-Nieswandt-Allee 100
03.10. **Erkrath, Lokschuppen Hochdahl** Ziegeleiweg 1-3
08.10. **Leverkusen, Forum,** Am Büchelter Hof 9

Marktzeiten 11-16 h

ADLER - Märkte e. K. 40721 Hilden, Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

Sechs Jahrzehnte auf einen Klick

Diese DVD-Edition macht sechs Jahrzehnte geballtes Eisenbahn- und Modellbahnwissen wieder zugänglich. Der MODELLEISENBAHNER ist eines der traditionellsten deutschsprachigen Eisenbahnmagazine. Dieses sensationelle digitale Archiv beinhaltet sämtliche Monatsausgaben des MEB seit der ersten Ausgabe von 1952 bis Ende 2015 im praktischen pdf-Format. Eine Suchfunktion erlaubt es, gezielt nach Artikeln, Autoren oder Themen zu recherchieren – ein einzigartiges Nachschlagewerk.



3 DVDs in Multibox · Best.-Nr. 951602 · € 40,–

Einfach bestellen! 08141/53481-0 *oder* **bestellung@vgbahn.de**

28.10.: 75. Naumburger Modellbahn-Tauschmarkt, von 8–13 Uhr in der Alexander-von-Humboldt-Schule, Weißenfelser Str., 06618 Naumburg. Info: NMC 1963 e.V., Tel./Fax: 03445/201826, kwunschick@arcor.de

29.10.: 9. Modelleisenbahnbörse, 11–16 Uhr, im HefeHof in Hameln. Spur Z bis G, neu und gebraucht. Eintritt und Parken frei. Mehr unter www.efhm.de

18.11.: Freiburger Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, Messe, Freiburg im Breisgau. Info-Tel.: 0761/2922242, www.freiburger-spielzeugboerse.de

Wormser Modellbahnbörse
67547 Worms, Klosterstr. 23
EWR-Kesselhaus (Nähe Obi)
Sonntag 24.09. von 11–16 Uhr
Veranstalter: Michels Modellbahnbörsen
Michael Günther, Osthofen, Tel.: 06242/1253
www.modellbahnboersen.de

Termine
Ankauf-Verkauf-Tausch von Modelleisenbahnen, Autos, Sammlerspielzeug
17. Sep. Iserlohn, Parkhalle
24. Sep. Langenhagen, Modezentrum im Hannover Trademart, Hessenstr. 1 (für Händler: Meterpreis ab 10 Euro)
01. Okt. Osnabrück, Halle Gartlage
03. Okt. Castrop-Rauxel, Europahalle
08. Okt. Dinslaken, Halle Trabrennbahn
15. Okt. Recklinghsen, Vestlandhalle
Zeiten: 11-15 Uhr, ab Okt. bis 16 Uhr
Weitere Termine unter www.bv-messen.de
OVGmbH Tel.: 02553-98773

26.11.2017 + 21.01.2018: Modellbahnbörse BUTZBACH, Autos + Spielzeug, 10–16 Uhr, 35510 Butzbach, Bürgerhaus. Info: A. Baum, 06033/7483390.

Plauener Modellbahnbörse
28.10. • 10.00–14.00 Uhr
Zwickau / Clubhaus Sachsenring
12.11. • 9.30–14.30 Uhr
Oelsnitz / V. – Vogtlandsporthalle
Info und Reservierung
0171 / 93 27 552 oder **antikladen-plauen@t-online.de**

Modellbahn-Auto-Börsen: von 10–15 Uhr
Kassel/Vellmar: So. 01.10. + 05.11., *Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese*
Fulda/Petersberg: So. 22.10., *Propsteihaus, Rathausplatz 2*
Stadtallendorf: So. 29.10. *Mehrzweckhalle, Am Bärenbach 2*
Leipzig: Sa. 11.11., *Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Halle 14, Puschstr.*
Erfurt: Sa. 02.12., *Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14*
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

Besuchen Sie uns auf den Messen

29.09.–01.10.17
modell-hobby-spiel in Leipzig

03.11.–05.11.17
Faszination Modellbau in Friedrichshafen

17.11.–19.11.17
Messe München



Geraer Modellauto- und Modellbahnbörse am 14.10.
in der Showbühne des Möbelhauses Rieger von 10.00–14.00 Uhr in Gera, Siemensstr. 33, A4 Ausfahrt Gera
Infos: Tel. 01 70 / 9 52 76 30
www.modellshop-online.de

Appenweier Schwarzwaldhalle
14. Oktober 2017
10 - 15.30 Uhr



100. Internationale Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse
ANKAUF – VERKAUF – TAUSCH
Eintritt: 3,00 €
Kinder/Jugendliche unter 14 Jahre frei
Bewirtung vor Ort
Veranstalter: M. Bord, Ludwigstr. 18, 76768 Berg, Tel. 01 71/7 12 97 07

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Sonntag, 29. Oktober, Kursaal Bad Cannstatt
von 11.00–15.30 Uhr
Modelleisenbahnen und Blechspielzeug
Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de

22. + 23. September Spielzeugauktion und Spielzeugmarkt
im HEIDE VOLM, 82152 PLANEGG bei München, Bahnhofstr. 51 direkt an der S-Bahn Station (S 6). Eisenbahnen, Puppen, Blechspielzeug usw. Katalog 15,– €, Ausland 20,– €
Münchner Spielzeugauktion
Veranstalter: Georg Brockmann, Schloßmühlstr. 31, 86415 Mering, Tel. 0 82 33/40 91

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE

17.Sept.	**53 Lohmar,**	Jabachhalle, Donrather Dreieck
24. Sept.	**45 Hattingen,**	Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.
1. Okt.	**47 Duisburg-Homberg,**	Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str. Große Lego- + Playmobilbörse
1. Okt.	**58 Schwerte,**	Freischütz, Hörderstr.
3. Okt.	**33 Kaunitz-Verl,**	Ostwestfalenhalle, Paderborner Str. *10–16 Uhr
8. Okt.	**58 Valbert,**	Ebbehalle, Heidehang
15. Okt.	**47 Rheinberg,**	Messe Niederrhein, An der Rheinberger Heide
22. Okt.	**47 Duisburg-Homberg,**	Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str.
29. Okt.	**30 Hannover,**	Großmarkt, Am Tönniesberg
29. Okt.	**45 Hattingen,**	Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.
31. Okt.	**58 Schwerte,**	Rohrmeisterei, Ruhrstr.

Alle Märkte 11–16 Uhr außer *

... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980, 0172/9544662

Nebenbahnidylle, wie sie der Modelleisenbahner liebt: Der Auhagen-Bahnhof „Hohendorf“ wurde zu „Grünebach“.

Die Auswahl an H0-Empfangsgebäuden erscheint geradezu grenzenlos. Doch wozu etwas Neues kaufen, wenn Bewährtes im Bastelvorrat wartet? Zum Beispiel „Hohendorf“.

Bahnhof im Grünen

Neben herkömmlichen Kunststoffbausätzen stehen dem Bastler heute auch solche aus lasergeschnittenem Karton und Holz oder dem Kunstharz Resin zur Auswahl. Die neuen Fertigungstechniken, die zu attraktiven Angeboten führen, sind längst nicht mehr eine Domäne der Kleinserienhersteller. Manche der Kunststoff-Klassiker erfüllen daher nicht mehr die heutigen Ansprüche an Gestaltung und Maßstäblichkeit. Trotzdem kann sich ein Blick auf die gern auch als Einsteiger-Bausätze vermarkteten Angebote lohnen. Wichtiger als eine perfekte Detaillierung ist meines Erachtens eine stimmige Umsetzung und Farbgebung. Als Beispiel soll der Auhagen-Bahnhof „Hohendorf“ dienen. Mit ihm wurde die Szenerie des früheren Bahnhofs Grünebach an der Daadetalbahn von Betzdorf nach Daaden nachempfunden. Hier knatterten noch bis Anfang der 90er-Jahre Schienenbusse durch eine modellbahntypische Landschaft.

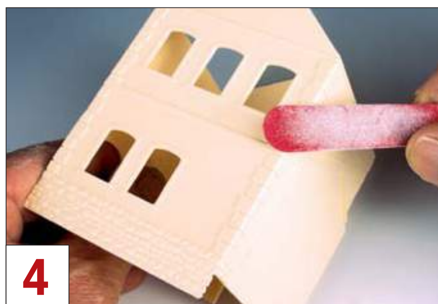
Wie ein erster Blick auf den Inhalt der Schachtel zeigt, ist die Anzahl der Teile überschaubar. Bei der Sichtung wird allerdings auch klar, dass erst durch eine farbliche Überarbeitung aller Teile das gewünschte, vorbildnahe Aussehen erzielt werden kann. Ganz abgesehen von der Farbauswahl, die nicht zwingend gelungen sein muss, machen die durchgefärbten und glänzenden Bauteile kein Geheimnis

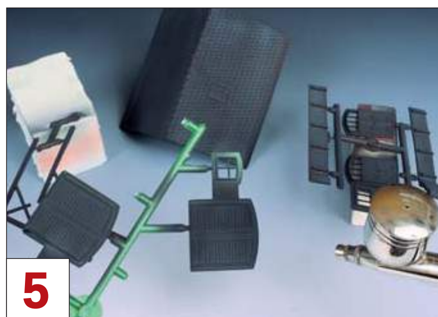


Der Bausatz für den Bahnhof „Hohendorf“ von Auhagen besteht aus nur wenigen Teilen. Um ein realistisches Aussehen der Plastikteile erreichen zu können, kommt man um eine umfangreiche Farbgestaltung nicht herum.


2
Die Grundkörper sind schnell zusammengesetzt. Gummiringe und Klemmen fixieren.


3
Größere Bauteile werden vor dem Lackieren auf Hartschaumklötzchen geklebt.


4
Die Gebäudekanten glättet man am besten mit einer Sandpapierfeile.


5
Fast alle Bauteile erhalten eine Airbrush-Grundierung in Mattschwarz.


6
Die Verblendungen, Fenster- und Türrahmen lackiert man in einem dunkleren Farbton.


7
Auf die Ziegelwände wird mit einem Schwämmchen ein mattes Rot aufgetragen.

aus ihrer Beschaffenheit. Doch der Umgang mit Farben und Pinsel steht nicht bei jedem Bastler ganz oben auf der Beliebtheitsskala, sei es aus mangelnder Erfahrung oder aus Angst, das Bauwerk zu verderben. So schwierig ist es aber gar nicht.

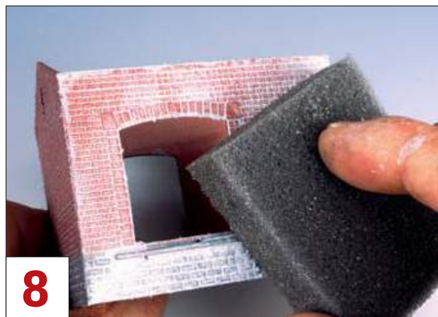
Damit die Farbbehandlung möglichst einfach vonstatten geht, ist es notwendig, ein wenig von der üblichen Bauweise abzuweichen. In der Regel komplettiert man zuerst die Wände des Gebäudes, bevor diese zum Rohbau zusammengefügt werden. Im gezeigten Beispiel ist es aber sinnvoller, zunächst die drei Grundkörper (Haupt-, Nebengebäude und den Güterschuppen) ohne Zubehör wie Fenster oder Türen zu verkleben. Wo es möglich ist, fixieren Haushalts-Gummibänder und Modellbau-Klemmen die Bauteile bis zum Aushärten des Klebstoffs. In der Zwischenzeit kann man die übrigen Bauteile für den nächsten Arbeitsschritt vorbereiten. Alle Teile, abgesehen von den Fensterrahmen und Scheiben, erhalten eine mattschwarze Grundierung. Beim Hauptgebäude kann man auf diese Weise auf die beigelegte Lichtmaske verzichten. Strukturierte Bauelemente lassen sich nach der Grundierung mit dem so genannten Trockenmalen auf einfache Weise realistisch gestalten. Vor dem Lackieren befestigt man die größeren Bauelemente wie die Dächer mit doppelseitigem Klebeband auf Hartschaum- oder Holzklötzchen. Kleinere Teile verbleiben dagegen am Spritzrahmen.

Das Grundieren der Bauteile ist der erste Schritt

Ist der Klebstoff der Gebäudegrundkörper getrocknet, werden auch diese für die Grundierung vorbereitet. Die Ecken versäubert man mit Messer und Sandpapierfeile. Für das Aufbringen der Grundierung empfiehlt sich eine Airbrush-Pistole. Allerdings sind viele Modellbaufarben auch in Spraydosen zu bekommen, zum Beispiel von Revell oder Tamiya. Der Lackiervorgang sollte nur in gut belüfteten Räumlichkeiten oder im Freien erfolgen.

Während die Grundierung trocknet, kann man sich schon Gedanken zur eigentlichen Farbgebung des Gebäude-Ensembles machen. Meine Haupt- und Nebengebäude haben eine sandfarbene Gestaltung erhalten. Auch hier kann man sich der Spraydose bedienen (Tamiya-Farbe TS 46 oder Revell-Mattlack 34188). Zu den weiteren Bauteilen, die für eine Sprühlackierung infrage kommen, gehört das Blechdach des Anbaus. Hier eignet sich ein hell- bis mittelgrauer Farbton, der nicht deckend aufgetragen wird. Das beste Aussehen erreicht man, wenn an den dargestellten Blechstößen eben noch die dunkle Grundierung zu erkennen ist. Für das Teerpappendach des Güteranbaus bleibt es bei der mattschwarzen Farbe.

Bei allen weiteren Schritten kommt der Pinsel zum Einsatz. Mit ihm erhalten die Fassaden-Elemente des Hauptgebäudes wie Fensterumrandungen oder Eckverblendungen einen Anstrich, der mit der Grundfarbe harmoniert. Am Bahnhof „Grünebach“ ist das Tamiya XF 52, das mit ein wenig Weiß aufgehellt wurde. Das Bemalen der genannten Teile erfordert eine ruhige Hand und etwas Geduld. Auch die Konsistenz der Farbe spielt eine Rolle, meist ist diese direkt aus dem Glas oder


8
Dann behandelt man die Wände mit einer wasserverdünnbaren Strukturpaste.



Im Zusammenspiel mit vorbildgerechten Gleisanlagen wirkt der Auhagen-Bahnhof richtig gut.

Döschen zu dickflüssig eingestellt. Es schadet also nicht, beim Farbenkauf auch die passende Verdünnung zu erwerben.

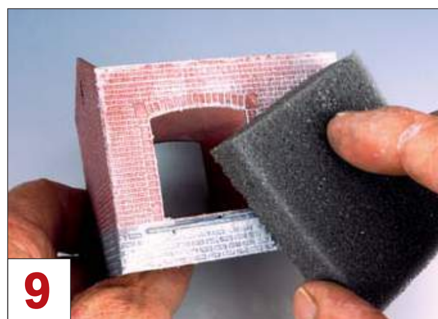
Eine besondere Behandlung erhalten die Ziegelwände des Güteranbaus. Hier gilt es, die Wandfarbe so aufzutragen, dass möglichst nichts davon in die Mauerfugen gerät. Ob die Färbung der Wände dem Hauptgebäude entspricht oder, wie gezeigt, ein Ziegelrot zum Einsatz kommt, ist dem Bauherrn überlassen. Zum Auftragen der Ziegelfarbe bedient man sich eines kleinen Stückchens Schaumstoff. Mit diesem „Stempel" wird die Farbe einfach aufgetupft. Damit das Ergebnis nicht zu gleichmäßig ausfällt, darf der Farbton stellenweise auch etwas variieren. Dazu gibt man kleine Mengen der ausgewählten Farben auf ein Karton- oder Holzstück und nimmt diese abwechselnd mit dem Schaumstoffstempel auf. Für die Gestaltung des Gebäude-Sockels eignet sich eine ähnliche Technik. Dort werden die betreffenden Flächen mit einem fast farbleeren Pinsel und verschiedenen Farben (Revell 46, 77 und 87) bestrichen.

Nach dem Trocknen der Ziegelfarbe folgt das Einfärben der Mauerfugen. Dafür kommt entweder eine feine Strukturpaste (RICO-Design) oder eine wasserverdünnbare Acrylfarbe infrage. Mit dem Material wird zunächst die komplette Wandfläche deckend bemalt. Mit einem feuchten Schwämmchen entfernt man den Farbauftrag noch vor dem Antrocknen wieder. Auf diese Weise bleiben Paste oder Farbe nur in den Mauerfugen zurück. Mit der körnigen Strukturpaste lassen sich besonders realistisch wirkende Ergebnisse erzielen.

Die Trockenmal-Technik lässt sich abschließend auch bei den übrigen Teilen des Gebäudes anwenden. Mit der Nummer 100 findet sich eine brauchbare Dachziegel-Farbe im Humbrol-Sortiment. Die zu behandelnde Fläche wird mit einem fast farbfreien Pinsel bearbeitet. An den Teilen, die beim Vorbild aus Holz bestehen, kann man auf diese Weise sehr schön die Strukturen herausarbeiten. Im Modell sind dies die Türen und Schuppentore, die Giebelblenden des Daches und die Rampen des Güteranbaus. Im ersten Schritt werden die grundierten Teile einmal dünn mit Re-

„Trockenmalen" erzeugt realistisches Aussehen

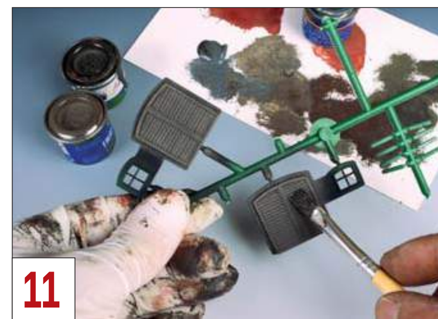
vell 46 olivgrün gestrichen. Der nächste, etwas hellere Farbton entsteht aus einer Mischung der Farben 46 und 87. Dazu gibt man ein paar Tropfen zum Beispiel auf einen Kartonstreifen, auf dem weitere Abstufungen der Farbe hergestellt werden können. Dabei sollte man darauf achten, dass der Pinsel möglichst wenig Farbe enthält



Gleich darauf entfernt man die Paste größtenteils mit einem feuchten Schwämmchen.



„Trockenmalen": Mit einem fast farbfreien Pinsel wird über das Dach gebürstet.



Die gleiche Technik verwendet man bei den Bauteilen, die Holz darstellen.



Eine erste Stellprobe: Die Grundplatte wird später allerdings nicht verwendet.



Die Lichtmaske ersetzt man durch Papiertücher und Gardinen aus der Restekiste.



Das Blechdach des Anbaus wird mit stark verdünnter Ölfarbe gealtert.



Das Bahnhofsgelände entsteht aus fünf Millimeter dicken Hartschaumplatten.



Abschließend finden auch die Kleinteile wie etwa die Fallrohre ihren Platz am Bauwerk.



Nach dem Verkleben des Gebäudes erhält der Bahnsteig eine feine Kiesschicht.

und man quasi nur über die Bausatzteile bürstet. Das letzte Aufbürsten geschieht mit dem hellsten Farbton. Mit den so behandelten Teilen kann das Gebäude dann Stück für Stück komplettiert werden. Vor dem Einbau erhalten die Fenster aber noch eine besondere Gestaltung. Die vorgesehene Lichtmaske kommt nicht zur Verwendung, überzeugender wirken selbst gefertigte Gardinen und Vorhänge. Für erstere eignet sich eine Lage Papiertaschentuch. Farbige Vorhänge finden sich vielleicht in der Restekiste, lassen sich aber auch einfach aus Servietten herstellen. Der letzte Schritt besteht im Anbringen der Kleinteile, zum Beispiel der Regenrinnen und Fallrohre. ☐ *Michael Siemens/abp*



Der Nachmittagszug fährt gleich ab und „ja, der Anschluss nach Siegen wird ganz sicher erreicht, werte Dame“.

DIE RHEINGOLD 101







W13plus-Händler bei der offiziellen Vorstellung im April 2017 im DB-Werk Dessau

märklin

3-Leiter-Wechselstrom – H0:

Märklin 39370.001 ▸
E-Lok 101 112-1, DBAG, Ep.VI
‚Rheingold' blau-beige, MFX+-Sound
299,95 €



Modell: Mit neuem Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Soundfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Fernscheinwerfer separat schaltbar. Spitzenlicht an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Wenn Spitzensignal an beiden Lokseiten abgeschaltet ist, dann beidseitige Funktion des Doppel-A-Lichts. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Länge über Puffer 21,9 cm.



▲ Märklin 43870.001
3er Set Personenwagen ‚Rheingold' blau-beige, DBAG, Ep.VI
169,95 €

Das Set besteht aus: 1x Packwagen Dms 905, 1x Speisewagen mit Pantograph WRmz 135.0 und 1x Großraumwagen 2. Klasse Bpmz 291.3

▲ Märklin 43870.002
2er Set Personenwagen ‚Rheingold' blau-beige, DBAG, Ep.VI
109,95 €

Das Set besteht aus: 1x Abteilwagen 1. Klasse Avmz 207 und 1x Abteilwagen 2. Klasse Bvmz 207

Exklusivmodelle des Originals!

Die 101 112-1 ‚Rheingold' der DBAG ist seit April 2017 in ganz Deutschland unterwegs!

TILLIG TT BAHN

Spur TT:

Tillig 501718 ▾
E-Lok 101 112-1, DBAG, Ep.VI ‚Rheingold'
169,95 €

Tillig 501718-ZZ ▾
E-Lok 101 112-1, DBAG, Ep.VI ‚Rheingold', DC-Sound
339,95 €



 Soundvariante

- mit Zimo-Decoder
- feinste Detaillierung und Bedruckung
- ausgestattet mit einer modernen PluX12-Schnittstelle
- Lichtwechsel rot/weiß, digital schaltbar
- Kurzkupplungskulisse mit NEM-Schacht

Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528 - 441257
info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330
service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033
Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 6–8
Tel. 0221-230090
info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940
sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 16
Tel. 0531-70214313
sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Raschka
44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217
Tel. 0234-520505
info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921
info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

„DIE WILDE 13 PLUS" — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER!

BEI DER DBAG
UND JETZT AUCH IN H0, TT UND SPUR-N



MINITRIX

Spur N:

Modell: Fahrgestell und Aufbau der Lok aus Metall. Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Stirnbeleuchtung und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd, mit warmweißen Leuchtdioden, Mit NEM-Kupplungsschacht. Länge über Puffer 119 mm.



◄ Trix 16081.001
E-Lok 101 112-1, DBAG, Ep.VI ‚Rheingold', SX-SX2-DC-Sound

279,95 €

◄ Trix 16082.001
E-Lok 101 112-1, DBAG, Ep.VI ‚Rheingold', mit Decoder, analog verwendbar

229,95 €



Soundvariante

- mit Digital-Decoder und umfangreichen Soundfunktionen
- Selectrix, Selectrix 2 und DCC
- Führerstandsbeleuchtung, digital schaltbar

◄ Trix 15860.001
5er Set Personenwagen ‚Rheingold', DBAG, Ep.VI

229,95 €

Das Set besteht aus:
1x Packwagen Dms 905
1x Speisewagen mit Pantograph WRmz 135.0
1x Großraumwagen 2. Klasse Bpmz 291.3
1x Abteilwagen 1. Klasse Avmz 207
1x Abteilwagen 2. Klasse Bvmz 207

JETZT VORBESTELLEN UND BUCH GRATIS ERHALTEN!

Vorbesteller erhalten das Buch „Baureihe 101" vom Verlag GeraMond im Wert von 29,99 € gratis dazu.

(Gültig für alle Lokmodelle der 101-112-1 von Märklin, Piko, Tillig und Minitrix)

Nur solange der Vorrat reicht!

PIKO

2-Leiter-Gleichstrom – H0:

EXPERT



Soundvariante

Piko 71076 ►
E-Lok 101 112-1, DBAG, Ep.VI ‚Rheingold' blau-beige

129,95 €

Piko 71077 ►
E-Lok 101 112-1, DBAG, Ep.VI ‚Rheingold' blau-beige, DC-Sound

229,95 €



Erstmalig produziert Piko eine BR 101 in EXPERT-Qualität und mit EXPERT-Ausstattung!
- Soundversion inkl. PIKO-Loksounddecoder
- feinste Detaillierung und Bedruckung
- ausgestattet mit einer modernen PluX22-Schnittstelle
- Lichtwechsel rot/weiß, digital schaltbar
- bedruckte Räder
- Aufnahme eines großen Lautsprechers möglich
- zugstark durch den Antrieb auf alle 4 Achsen und durch den Einsatz von 2 Haftreifen
- Führerstandsinnenbeleuchtung bei jeder Version vorhanden, im Digitalbetrieb mit Funktion

Piko 73025 ►
3er Set Personenwagen, Rheingold' blau-beige, DBAG, Ep.VI

149,95 €

Das Set besteht aus:
1x Abteilwagen 1. Klasse Avmz 111
1x Großraumwagen Apmz 121
1x Speisewagen mit Pantograph ARmz 211



Piko 73026 ►
2er Set Personenwagen ‚Rheingold' blau-beige, DBAG, Ep.VI

99,95 €

Das Set besteht aus:
1x Abteilwagen 2. Klasse Bm 235
und 1x Großraumwagen 2. Klasse Bpmz 291

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516
info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Spielwaren Kremers
59065 Hamm
Oststr. 56
Tel. 02381-25068
kremersspiel@aol.com

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

Modeltreinexpress
NL-3135 HW Vlaardingen
Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767
info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477
info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Modellbahnshop - Saar
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831
mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839
info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

„DIE WILDE 13 PLUS" — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER!

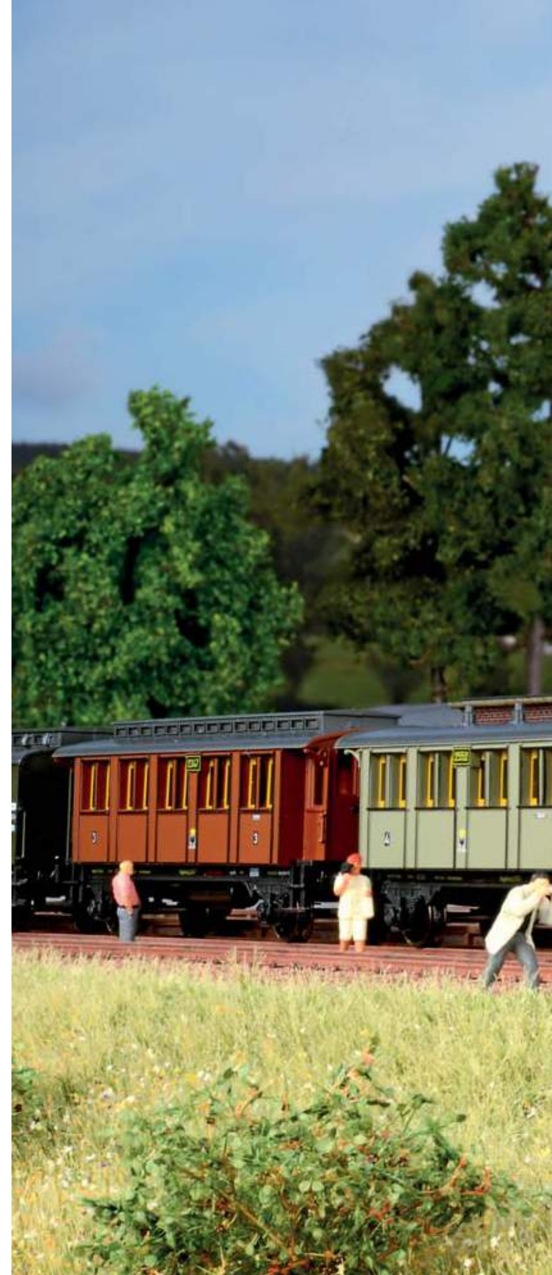
Im Jahr 2016 angekündigt, rollen nun die neuen Tillig-Versionen eines Dampflok-Klassikers über die TT-Gleise.

TT-T3

Bittet man ein Kind, eine Dampflok zu zeichnen, kommt dabei höchstwahrscheinlich etwas T3-artiges heraus (vorausgesetzt, das Kind weiß mit dem Begriff Dampflok noch etwas anzufangen). Auch wenn nur ganz wenige Exemplare des preußischen Standard-C-Kupplers bis heute überlebten – es gibt lediglich drei betriebsfähige Maschinen bei Museumsbahnen, dem Eisenbahnfreund muss man nicht erklären, um welche Lok es sich bei der T3 handelt.

So freuten sich auch die TT-Bahner, als Tillig seine Neukonstruktion der Baureihe 89.70 ankündigte, als Nachfolger beispielsweise der Jatt-Modelle oder gar der Rokal-Nachbildung aus den 60er-Jahren. Maßstäbliche Ausführung und aktuelle Technik, das waren die Zielvorgaben, die in Anbetracht des nur in begrenztem Umfang zur Verfügung stehenden Platzes nicht ganz leicht umzusetzen waren. Erstmals entschied sich Tillig daher, ein bereits ab Werk mit Digitaldecoder ausgestattetes Modell anzubieten. Der Uhlenbrock-Decoder erkennt die Betriebsarten DCC und Motorola, aber auch eine anliegende Analogspannung. Eine Sound-Ausführung ist möglich, der Lautsprecher hätte unter dem Führerhausdach Platz. Der freie Durchblick, der bei den ausgelieferten Modellen gegeben ist, könnte so weitgehend erhalten bleiben. Der Motor schließt mit der Oberkante der Führerhaustüren ab, bei schräger Aufsicht ist er daher zu erkennen. Da ein Decoder-Einbau nicht nötig ist, wird in der Betriebsanleitung klar davon abgeraten, Führerhaus oder Kessel vom Modell abzunehmen. Zum Schmieren der Radsätze und zum Reinigen der Radschleifer reicht es aus, die Bodenplatte abzunehmen.

Im Digitalbetrieb überzeugt das kleine Maschinchen durch weitgehend vorbildorientierte Fahreigenschaften. Die Kriech-





STECKBRIEF

- **Hersteller:** Tillig
- **Bestellnummer:** 1720 (Zugset)
- **Gehäuse:** Metallkessel/Kunststoff
- **Antrieb:** Über Schnecken-Stirnradgetriebe auf ersten und letzten Radsatz, mittlerer Radsatz über Kuppelstangen
- **Haftreifen:** Keine
- **Gewicht:** 58 Gramm
- **V_{min} (Fst. 4):** 2 km/h
- **V_{max} (Fst. 28):** 78 km/h
- **Zurüstteile:** Pufferträgerdetails
- **Ausstattung:** LED-Lichtwechsel, Kurzkupplungskinematik beidseitig
- **Preis:** 289,50 Euro (UVP für Zugset mit T3 und vier Wagen)

„Die sieht echt schnuckelig aus!“ Stimmt, von welcher Seite aus man sie auch betrachtet, die Tillig-T3 ist liebenswert wie ihr großes Vorbild.

Beneidenswert: Die „Eisenbahnfreunde Wittenburg e. V." haben es fertiggebracht, einen kompletten K.P.E.V.-Museumszug in Betrieb zu nehmen – zumindest im Maßstab 1:120.

geschwindigkeit liegt bei 2 km/h, setzt bei unserem Muster aber erst bei Fahrstufe 4 ein. Das taumelfrei erreichte Maximaltempo ist digital ab Werk auf knapp 80 km/h begrenzt. Das Vorbild lief allerdings nur halb so schnell. Im Analogbetrieb sind die Werte ungünstiger, so läuft die Lok erst bei etwa fünf Volt etwas ruckartig an und wird auch deutlich schneller. Allerdings ist der Decoder auch für eine Impulsbreitenregelung geeignet, damit sind bessere Fahreigenschaften zu erzielen. Die ab Werk nicht begrenzte Analog-Höchstgeschwindigkeit kann über die CV 105 reduziert werden. Alle Radsätze werden zur Stromabnahme herangezogen, trotzdem sind Fahrtunterbrechungen auf Kunststoff-Herzstücken nicht ganz ausgeschlossen, Pufferkondensatoren sind nicht eingebaut.

Die LED-Spitzenbeleuchtung mit reinweißem Licht wirkt sehr grell, man sollte sie digital über die CV 50 dimmen. Über die Funktionen F3 und F5 ist ein Rangiergang wählbar, bei F3 verbunden mit einer Rangierbeleuchtung.

Die äußeren Werte der T3 geben keinen Grund zur Kritik. Die filigrane und weitgehend funktionsfähige Steuerung und feine Radsätze schmücken das Fahrwerk. Den Kessel zieren freistehende Griffstangen, Sandfallrohre und Dampfleitungen sowie weitere angesetzte Kleinteile, wie Glocke, Pfeife und Sicherheitsventile. Gut gelungen sind die Nachbildungen der Lampen und Stangenpuffer. Beschriftung und Lackierung zeigen sich makellos.

Insgesamt wird die T3 den TT-Bahnern sicherlich viel Freude bereiten. □ *abp*



Je nach Variante zieren die T3-Modelle unterschiedliche Ausstattungsdetails. Bei der Epoche-I-Version sitzt die Glocke zum Beispiel auf dem Kessel statt am Schornstein.



„Reisen und Schauen mit dem Gläsernen Zug" verheißt das Zuglaufschild. Dem Modell liegen verschiedene Schilder zur individuellen Beschriftung bei.

Kaum ein Eisenbahnfahrzeug ist so bekannt und beliebt wie der ET 91. Dank der Neukonstruktion von KRES ist der Kult-Zug nun auch für die Spur der Mitte erhältlich.

Schöne Aussichten

Freie Sicht für alle Fahrgäste. Mit diesem Konzept wollte die DRG in den 1930er-Jahren vom aufkommenden Ausflugstourismus profitieren. So gab die DRG unter anderem zwei rundum verglaste Elektro-Triebwagen in Auftrag. Im „Gläsernen Zug", wie die beiden Fahrzeuge alsbald getauft wurden, war alles dem ultimativen Reiseerlebnis untergeordnet. Sogar die WC-Kabine wurde unterhalb des Bodenniveaus installiert, um die Sicht der Fahrgäste nicht zu beeinträchtigen. Ab dem Frühjahr 1936 kamen die beiden Triebwagen, zunächst noch als elT 1998 und 1999 bezeichnet, von München aus auf zahlreichen Sonderfahrten zum Einsatz. Im Jahr 1940 erfolgte die Umzeichnung in ET 91 01 und 02. Nur ET 91 01 überstand den Zweiten Weltkrieg und konnte bereits 1949 wieder in Betrieb genommen werden. 1968 erhielt der Zug die EDV-Betriebsnummer 491 001. In den Folgejahren fanden immer wieder kleine Umbauten statt: 1973 erhielt der Zug getrennte Stirnlampen, 1976 wurde der vordere Pantograph gegen einen Einholmstromabnehmer des Typs SBS 65 getauscht und 1982 wurden schließlich beide Fahrzeugenden mit je zwei Rückspiegeln versehen. 1986 erhielt der Zug seine letzte Neula-



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Die großen Fensterflächen gewähren freien Durchblick durch das Fahrzeug. Achtung: Die staunenden Preiserlein gehören nicht zum Lieferumfang, unser Fotograf hat sie platziert.

ckierung, diesmal in den Farben Enzianblau und Crèmeweiß. Nach einem schweren Unfall im Dezember 1995 musste 491 001 vorzeitig ausgemustert werden, seither ist der Triebwagen im Bahnpark Augsburg abgestellt.

Dass man sich bei KRES dieses berühmten Vorbilds angenommen hat, ist folgerichtig, haben sich die Vogtländer doch bereits als Spezialist für Triebwagen-Modelle verschiedener Baugrößen einen Namen gemacht. Der ET91 erscheint zunächst im Betriebszustand der Epoche V.

Der erste Eindruck überzeugt, das Modell vermittelt auch im Maßstab 1:120 den lichtdurchfluteten und filigranen Eindruck des Vorbilds. Einige Details wie die Stege der vier Ausstellfenster im Frontbereich oder die Scheibenwischer sind lediglich aufgedruckt. Insgesamt überzeugt die Qualität der Bedruckung, alle Anschriften sind ohne Lupe lesbar, einzig das Rot des DB-Signets dürfte noch etwas heller sein. Auf die Nachbildung der vier Außenspiegel hat man verzichtet. Auch die Dachausrüstung überzeugt, der Pantograph über Führerstand 2 weicht allerdings maßstabsbedingt ein wenig vom DB-Vorbild des Typs DBS 54 ab.

Die gesamte Antriebseinheit wurde unterhalb der Sitzbänke untergebracht, so dass das Modell mit einer ansehnlichen Inneneinrichtung versehen daherkommt. Farblich treffen die türkisblauen Sitze das Erscheinungsbild des Originals. Die Holzverkleidungen im Innenraum des Vorbilds, etwa im WC-Bereich und an den Seitenwänden, kann der ambitionierte Bastler mit etwas hellbrauner Farbe imitieren.

Wie ausgefeilt die Konstruktion tatsächlich ist, offenbart sich in zahlreichen Details. Die Rahmenblenden über den Drehgestellblenden sind extra gelagert, so dass der Rahmen nur beim Durchfahren enger Radien ausschwenkt, in schlanken Kurven dagegen schön geschlossen bleibt. Der Innenraum ist leicht zugänglich, bereits mit sanftem Druck und etwas Fingerspitzengefühl lässt sich das Gehäuse abnehmen. Einziger Kritikpunkt ist die filigrane Ausführung der Klipp-Befestigung, allzu oft sollte man das Modell also nicht öffnen. Das angedeutete WC im Einstiegsbereich ist herausnehmbar gestaltet und erlaubt den direkten Zugriff auf den Motor darunter. Unter einer kleinen Wartungsklappe an der Fahrzeugunterseite befindet sich die Schnittstelle für einen Sounddecoder.



Aus jeder Perspektive macht der ET91 eine gute Figur. Über dem Führerstand 1 ist richtigerweise der Einholmstromabnehmer des Typs SBS65 montiert. Dieser wurde beispielsweise für Fahrten in die Schweiz verwendet, dazu musste allerdings vor Reisebeginn noch das Schleifstück gewechselt werden.

Im Detail zeigt sich die Qualität der Konstruktion

Im Digitalbetrieb setzt sich das Modell bereits bei Fahrstufe 1 langsam in Bewegung, die Höchstgeschwindigkeit bei Fahrstufe 28 beträgt umgerechnet 128 Stundenkilometer. Wer das Modell im Analogbetrieb fährt, muss dank voreingestellter Anfahrbeschleunigung des Decoders nicht auf das seidenweiche Anfahren der Digitalversion verzichten.

Um den „Gläsernen" auch im Anhängebetrieb auf nicht elektrifizierten Strecken einsetzen zu können, hat man sich etwas Besonderes einfallen lassen: Dem Modell liegt ein NEM-Schacht zum Nachrüsten bei, zusätzlich gibt es zwei zahnradlose Tauschradsätze. Der ansonsten leer drehende Motor wird dann per CV-Konfiguration ausgeschaltet, die Lichtfunktionen bleiben indes erhalten. So rollt der ET91 als beleuchteter Waggon übers Gleis.

Mit dem ET91 schließt KRES eine bedeutende Lücke im Maßstab 1:120 mit einem rundum überzeugenden Modell. Der Preis geht angesichts der erwarteten Stückzahlen und der durchdachten Konstruktion in Ordnung. □ *Bernd Keidel*



Das Gehäuse lässt sich leicht abnehmen. Im Einstiegsbereich ermöglicht eine durchdachte Steckverbindung mittels Kontakthülsen die Stromzuführung zur Innenbeleuchtung an der Decke.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** KRES
- **Bestellnummer:** 4911D
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Antrieb:** Per Schnecken-/Stirnradgetriebe, Motor wirkt auf ein Drehgestell
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** circa 70 Gramm
- **Vmin (Fahrstufe 1):** 1 km/h
- **Vmax (Fahrstufe 28):** 128 km/h
- **Digitaldecoder:** KRES FlexDec
- **Beleuchtung:** LED, fahrtrichtungsabhängig rot/weiß, Innenbeleuchtung
- **Preis:** 315 Euro (UVP)



Die BB 26000 kann in ganz Frankreich freizügig eingesetzt werden. Hier ist sie vor den Wagen des TER Provence-Alpes-Côte-d'Azur unterwegs.

Die französische SNCF stellte vor 30 Jahren eine leistungsfähige Drehstrom-Elektrolok auf die Gleise, die „Sybic" der Reihe BB 26000. Von Roco gibt es jetzt ein neues H0-Modell.

So schön synchron

Während der 1980er-Jahre wagten viele Bahngesellschaften den Einstieg in das Drehstromzeitalter. Die Deutsche Bundesbahn hatte mit der Baureihe 120 einst echte Pionierarbeit geleistet. Das dabei realisierte Konzept des Drehstrom-Asynchronantriebes sollte in den nachfolgenden Jahrzehnten weltweit Schule machen.

Die stolze französische Staatsbahn SNCF wollte jedoch einen eigenen Weg in die Epoche der vollelektronisch gesteuerten Traktion gehen. Da man in Frankreich die beiden vorhandenen elektrischen Bahnstromsysteme – zunächst wurde mit 1,5 kV Gleichstrom elektrifiziert, später dann mit 25 kV Wechselstrom – mit nur einer Lokomotivbaureihe abdecken wollte, erschien der SNCF aufgrund der zum damaligen Zeitpunkt einfacheren technischen Machbarkeit der Drehstrom-Synchronmotor als das Mittel der Wahl. Daraus resultierte auch der inoffizielle Markenname der offiziell als BB 26000 bezeichneten Baureihe, nämlich das französische Kürzel „Sybic" für „*sy*nchrone" und „*bic*ourant", wobei letzteres Wort die Zweisystemtauglichkeit der Lok benennt. Von 1988 bis 1998 verließen jedoch nur 234 „Sybics" die Alstom-Werkshallen, da sich der französische Sonderweg letztlich als zu kostspielig erwies. Heute setzt auch die SNCF auf Asynchronmotor-Technik.

Roco würdigt diesen interessanten Sonderweg des französischen Lokomotivbaus nun in Form eines vollkommen neu entwickelten H0-Modells. Zwar gab es bereits zwei entsprechende Modelle der Reihe BB 26000 von Mitbewerbern im Maßstab 1:87, doch die Bergheimer sind mit dem Anspruch angetreten, erstmals ein superdetailliertes Spitzenmodell auf die Räder zu stellen. Ist ihnen dies gelungen?



Das neue Roco-H0-Modell der „Sybic" gibt deren Ablieferungszustand wieder, gehört also in die frühe Epoche V. In der Seitenansicht fällt die perfekte Symmetrie des Lokkastens besonders auf.



Bereits beim Auspacken und den ersten vorsichtigen Blicken auf die „Sybic" fällt auf, dass sich die Konstrukteure wirklich angestrengt haben: Die Proportionen des Lokkastens, der trotz seiner epochentypischen Kantigkeit nicht unbedingt die einfachste Formensprache spricht, wurden gekonnt auf die Modell-Maschine übertragen.

Ein modernes Modell einer modernen Lok

Auch die Gravur des Gehäuses entspricht dem Stand der Modelltechnik: Die zahlreichen, unterschiedlich dimensionierten Lüfterlamellen sind ultrafein und im Dachbereich sogar durchbrochen wiedergegeben worden, so dass man darunter die Dachisolatoren erblicken kann.

Bemerkenswert sind auch die absolut trennscharfen Fugen der einzelnen Lokkasten-Teilbereiche. Alle Scheiben und auch die Lampeneinsätze sitzen ohne jede Lücke in ihren Aussparungen. Die eigentlichen Lampeneinfassungen hinter den beim Vorbild bald nach der Ablieferung demontierten Schutzscheiben sind extra graviert und silbern bedruckt. Die Führerstände besitzen eine gut detaillierte zweifarbige Inneneinrichtung.

Lobenswert ist der geringe Zurüstfaktor bei diesem Modell, lediglich die Haltegriffe an den Türen müssen montiert werden. Die Pufferträger-Trittroste sind fein durchbrochene Plastikteile. An den Drehgestellen setzt sich der sehr gute Eindruck, den die BB 26000 hinterlässt, nahtlos fort: Sie wurden unglaublich plastisch modelliert, alle Sand- und Bremsleitungen stehen frei.

Die Radsätze besitzen niedrige Spurkränze. An der vorbildgetreu eher schlichten Dachausrüstung mit den beiden unterschiedlichen Stromabnehmern für Gleich- und Wechselstrombetrieb (beim Vorbild wohlgemerkt) gibt es nicht das Geringste auszusetzen. Dass auch Farbgebung und Beschriftung aller Teile bestens gelungen sind, überrascht da kaum mehr.

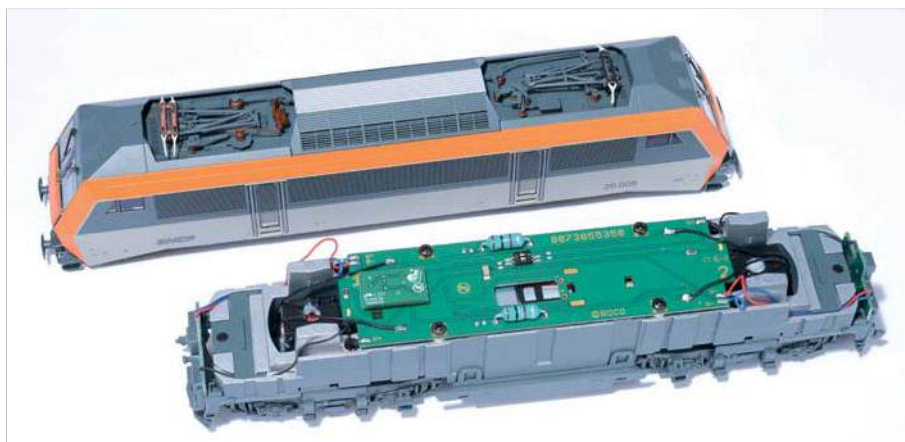
Die getestete Analogversion besticht mit sehr guten Fahreigenschaften. Die Maschine fährt zwar mit einem kleinen Ruck, aber dennoch sanft genug an. Der gut abgestimmte, mit zwei Schwungmassen versehene Motor arbeitet nahezu geräuschlos. Auch die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h passt genau.

Die Frage, ob Roco ein Spitzenmodell der „Sybic" gelungen ist, kann eindeutig mit Ja beantwortet werden. □ *A. Bergner*



Auch die Lokfront gibt keinen Anlass zur Kritik: Viele freistehende Teile wie die Scheibenwischer oder die Griffstangen sind bereits ab Werk montiert. Die Scheiben sitzen absolut passgenau und besitzen hauchdünne Fensterrahmen.

FOTOS: ALEXANDER BERGNER



Erwartungsgemäß hat Roco auch bei der BB 26000 sein bewährtes Mittelmotor-Antriebskonzept angewandt. Auf dem Lok-Dach sitzen vorbildgerecht unterschiedliche Stromabnehmer.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Roco
- **Bestellnummer:** 73855
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Rahmen:** Metalldruckguss
- **Antrieb:** Ein schräggenuteter Mittelmotor treibt per Kardanwelle alle vier Achsen an
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 492 Gramm
- **V_{min} (2,6 Volt):** 9 km/h
- **V_{max} (12 Volt):** 208 km/h
- **Beleuchtung:** LED, warmweiß-rot
- **Schnittstelle:** PluX22
- **Preis:** 384,00 Euro (UVP)



AUF EINEN BLICK

PRO: *Interessantes Vorbild; äußerst feine Detaillierung; Ausstattung*

KONTRA: *Montage der Zurüstteile; Preis*

BESTELLNUMMER: *HJ2304*

PREIS: *389,90 Euro*

URTEILE:

Jouef würdigt die französischen Kult-Mikados der P. O. mit einem neuen Modell im Maßstab 1:87.

Ta-Ta-Ta-TA

Für ihre Bergstrecken im Zentralmassiv beschaffte die Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans (P.O.) ab 1911 insgesamt 190 dieser Mikado-Tenderloks. Ihr charakteristisches Äußeres, die weit vorstehende Rauchkammer und der massige Tender, verhalf den Loks rasch zu Popularität. Nach Gründung der staatlichen SNCF im Jahr 1938 erhielten die Loks die Gattungsbezeichnung 4-141 TA, für französische Eisenbahner hießen sie fortan schlicht „TA". Im Betrieb bewährten sich die kräftigen Maschinen außerordentlich gut, neben ihrem angestammten Dienst auf Bergstrecken kamen sie auch im Pariser Vorortverkehr zum Einsatz. Ab 1947 wurden die Loks auch vermehrt in Südfrankreich eingesetzt. Erst im Jahr 1970 wurden die letzten Exemplare ausgemustert. Mit seinem neuen H0-Modell der 141 TA zeigt Jouef, wie weit man bei der Detaillierung eines Großserienmodells heute gehen kann. Fast alle Leitungen sind freistehend ausgeführt. Die Führerhausfenster sind mit fein geätzten Messingrahmen versehen und sogar im Führerstand finden sich extra angesetzte Regler und Handräder. Die Montage der zahlreichen feinen Zurüstteile gelingt indes nur mit etwas Klebstoff und will wohlüberlegt sein, schränken doch die Kolbenstangenschutzrohre sowie die Rangierertritte an der Front die Kurvengängigkeit der Lokomotive arg ein. ☐ *ke*



„Cul de bateau" lautet ein Spitzname der Lok, der an dieser Stelle lieber nicht übersetzt werden soll.

Kibri bietet den Liebherr-Mobilkran LTM 1050-4 als Zweiwegefahrzeug mit Lichtfunktionen für H0 an.

Mobil-Einsatz

Als Abwandlung der Kunststoffbausätze für die Straßenausführung des bekannten vierachsigen Mobilkranes aus der LTM-Serie von Liebherr bietet Kibri nun eine selten gebaute Zweiwegeversion an, die mit Lichtfunktionen ausgestattet ist.

Der Zusammenbau erweist sich als mühselig, da die Bauanleitung in Kibri-Manier nur die allernötigsten Hinweise gibt und das Heraussuchen der Bauteile aus den entsprechenden Übersichtszeichnungen etwas umständlich ist. Die sechs LED sind vorverdrahtet und lassen sich über den beiliegenden Adapter an 16 V-Wechselspannung anschließen. Der (ohne Schmierung kaum) bewegliche Vierfach-Teleskopausleger ist im Bild komplett eingefahren. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gute Detaillierung; LED bereits eingebaut und verdrahtet*

KONTRA: *Farbliche Behandlung empfehlenswert; etwas kurze Anschlusskabel*

BESTELLNUMMER: *10558*

PREIS: *49,95 Euro (UVP)*

URTEILE:



Abendlicher Einsatz: Front-, Rück- und Blinklicht sind Hingucker.



Begeistert stehen die Fotografen vor der urtümlichen Lokomotive.



Der luftige Führerstand ist vollständig und detailliert eingerichtet.

Hornby bringt wieder Leben in die altbekannte italienische Modellbahnmarke Lima. Das neueste H0-Modell hat die urige Dampflok-Baureihe 851 der FS zum Vorbild.

Schienen-Vaporetto

Sie sieht schon lustig aus, die Reihe 851 der italienischen Staatsbahn FS. Der großrädrige Dreikuppler ohne Laufachsen war jedoch eine vollwertige Streckenlok, die eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h erreichte.

Von 1899 bis 1911 wurden über 200 Exemplare dieser erfolgreichen Nassdampfmaschine für Nebenbahnen ausgeliefert, die letzten Loks waren noch bis 1970 aktiv.

Lima hat diese eigentümliche Konstruktion hervorragend umgesetzt. Die Lok erinnert in ihrer Detailfülle und der perfekten Lackierung an hochwertige Kleinserienmodelle. Auch die Fahreigenschaften überzeugen auf Anhieb.

Weniger schön ist die Ausführung als Lok des faschistischen Mussolini-Italiens, erkennbar am Liktorenbündel über der Rauchkammer. □

Alexander Bergner

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Proportionen; Detaillierung; Lackierung; Fahreigenschaften; Preis*

KONTRA: *Zweifelhafte Epochenwahl*

BESTELLNUMMER: *HL2672*

PREIS: *169 Euro (UVP)*

URTEILE: ▣▣▣▣◩

KOMPAKT

Tillig: Sgmmns 4505 in TT



Mit seinen violetten Stirnseiten ist der neue ERR-Schwerlastwagen in TT auffällig. Puffer, Stirnborde, Rangierertritte und -handgriffe sind angesetzt. Die Ladeschwellen sind im Wagenboden versenkt dargestellt. Sie lassen sich gegen hochgeklappte Ladeschwellen austauschen. Der Zurüstbeutel beinhaltet außerdem Rungen und Pufferträgerdetails. Containerzapfen sind vorhanden. Das Ladegut, zwei Rohre mit Flansch, zeigt leichte Unsauberkeiten an den Stirnseiten. □ *oh*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Aufgestellte Ladeschwellen oder Rungen darstellbar; Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *Ladegut unsauber verarbeitet; relativ hoher Preis*

BESTELLNUMMER: *15151*

PREIS: *47,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ▣▣▣▣





Ursprünglich für die ČSD entworfen, übernahm die DR schließlich auch sieben BDs. Die umfangreiche Bedruckung des Kühn-Modells überzeugt.

Mit dem Y/B 70-Halbgepäckwagen der Gattung BDs hat Kühn-Modell interessante Vorbilder der DR und ČD in den Maßstab 1:120 übertragen.

Mit Gepäckabteil

Als weitere Y/B 70-Variante hat Kühn-Modell einen Halbgepäckwagen der DR-Epoche IV in TT ausgeliefert. Neben der DR-Variante in Grün/Elfenbein ist eine weiß-grüne ČD-Variante der Epoche V zu haben. Die Wagen hinterlassen wie ihre Vorgänger einen gelungenen Gesamteindruck. Nennenswert sind wenige produktionsbedingte Kompromisse, etwa die beim BDs nicht benötigten und daher sichtbaren Generator-Montageöffnungen in den Blenden der Görlitz-VI-Drehgestelle oder die unbedruckt gebliebenen Griffe der Schiebetüren des Gepäckabteils. Erfreulicherweise wurde an die unterschiedlichen Polsterfarben gedacht: Das Rot des ČD-Modells ist etwas heller. Auf Ansetzteile wurde weitgehend verzichtet, was angesichts der präzisen Bedruckung kaum auffällt und sich in einem moderaten Preis widerspiegelt. Der Einbau der Innenbeleuchtung LT-10 aus dem Kühn-Sortiment ist vorbereitet. ☐ *oh*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gesamteindruck; authentische Sitzfarben; moderater Preis*

KONTRA: *Drehgestellblenden mit Montagelöchern; Gepäcktürgriffe*

BESTELLNUMMERN: *41694A (DR); 41740A (ČD)*

PREIS: *37,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒





Die Wagen des Typs Taoos-y werden oft in Ganzzügen eingesetzt. Passenderweise liefert Kühn sein hochdetailliertes Modell im Dreier-Set.

Kühn präsentiert die Taoos-y-Schwenkdachwagen in zahlreichen Varianten für TT.

Kühn'scher Kaliwagen

Zum Transport von Kali und mineralischen Düngemitteln beschaffte die DR in den 1980er-Jahren 480 Wagen der Gattung Uaoos-y. Ab 1995 wurden 331 Exemplare zur neuen Gattung Taoos-y umgebaut. Sie verfügen nun über eine durchgängige Beladeöffnung, die von der Bühne aus bedient werden kann.

Kühn legt seine formneuen Schwenkdachwagen gleich in mehreren Farbvarianten auf. Die Modelle zeigen sich in hervorragender Detaillierung, ein besonderes Schmankerl ist das zu öffnende Schwenkdach. Auch die Laufeigenschaften und die Bedruckung der Wagen sind vorbildlich. ☐ *ke*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Saubere Bedruckung; detaillierte Ausführung mit geätzten Anbauteilen; schwenkbares Dach*

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: *51454*

PREIS: *127,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒☒

KOMPAKT

Auhagen: Multicar M22 für H0



Dieser Typ wurde von 1964 bis 1974 im VEB Fahrzeugwerk Waltershausen gebaut. Das Modell ist wahlweise als Kipper oder Pritsche nutzbar und besitzt eine vorbildgerechte Bereifung. Die Vorderräder können auch eingelenkt dargestellt werden. Mit nur wenigen Handgriffen ist der Bausatz gemäß der gut verständlichen Bauanleitung zusammengefügt. Eine kleine Pinzette ist hilfreich, um die sehr filigranen und passgenauen Teile platzieren zu können. Es sollte nur sehr wenig Kleber verwendet werden, und nur dort, wo es die Anleitung vorgibt. Eine nette Bereicherung der Modell-Landschaft. ☐ *ras*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Passgenauigkeit; scharfkantige Gravur; Vorderräder auch eingelenkt montierbar*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *41644*

PREIS: *17,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

KOMPAKT

Brekina: Setra für H0



Ab 1959 lieferte die Firma Kässbohrer den Setra S12 aus. Der Markenname steht bis heute sinnbildlich für die *selbsttragende* Bauweise beim Ulmer Busfabrikanten. Brekina bringt den S12 des letzten Modelljahres 1965 nun im H0-Format. Genauer gesagt handelt es sich um ein Modell des österreichischen Anbieters Starline, welches von Brekina vertrieben wird. Der uns vorliegende rote Bus der DB gibt sein Vorbild treffend wieder, alle Proportionen sind geglückt. Leider offenbart aber auch dieses Starline-Modell einige Schwächen im Detail, wie die nicht ganz deckende Lackierung oder die lediglich hinterlegt eingesetzten Seitenscheiben. ☐ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Proportionen; mehrfarbige Bedruckung*

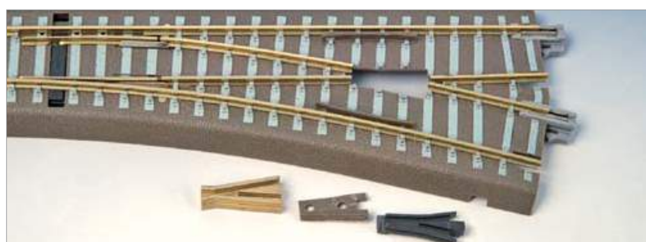
KONTRA: *Scheiben nicht passgenau; Deckkraft der Lackierung*

BESTELLNUMMER: *58230*

PREIS: *31,50 Euro*

URTEILE: ☒☒☒▲

KOMPAKT



Eichhorn-Modellbau: Herzstücke für Tillig-TT

Ungezählt sind die Tillig-Weichen, welche die TT-Bahner über die Jahre verbaut haben. Die meisten davon werden dem Typ EW 1 mit 15 Grad Abzweigwinkel und engem Radius entsprechen. Ungezählt sind aber auch die Stockungen, die bei kurzen Loks wegen der Kunststoff-Herzstücke nicht zu vermeiden sind. Eichhorn-Modellbau bietet Abhilfe: Für die EW-1-Weichen und die Bogenweichen werden Tausch-Herzstücke aus Neusilber angeboten. Der Austausch gelingt mit geringem Bastelaufwand sowohl beim Bettungs- als auch beim Modellgleis, wenige Schnitte mit Cutter oder Mini-Trennscheibe genügen. Die Herzstücke müssen polarisiert und die Zweigschienen isoliert werden. In der Bauanleitung ist dies auch genau beschrieben. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Produktidee; passgenaue Ausführung*

KONTRA: *Bauanleitung ohne Bilder zu den Arbeitsschritten*

BESTELLNUMMER: *33020*

PREIS: *5 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒▲

Passend zum Feldbahn-Programm liefert Busch nun einen Eimerkettenbagger in H0.

Es ist alles im Eimer

Der neue Eimerkettenbagger von Busch ist zweifellos eine hervorragende Ergänzung des inzwischen schon recht umfangreichen Feldbahnprogramms.

Warum? Ganz einfach: Derartige Geräte waren einst ein Grundbestandteil kleinerer Tagebaubetriebe. Egal ob es sich um eine Lehmgrube der Ziegelei, den Sandabbau zur Betonherstellung oder kleinindustrielle Braunkohleförderung handelte, alle diese Einrichtungen waren auf einen „Eimerkettenbagger" angewiesen.

Beste Bedingungen also, um dieses Arbeitsgerät auch im Modell zu einem erfolgreichen Zubehörartikel zu machen.

Busch hat das Modell in einer innovativen Mischbauweise aus Lasercut-Pappteilen und 3D-Druckelementen konzipiert. Das Untergestell, welches auf kleinen Rädern mit H0-Spurweite läuft und daher auf jedes beliebige Gleisstück gesetzt werden kann, das Traggerüst und das Kranführerhaus sind lasergeschnittene Bauteile. Die Eimerketteneinrichtung besteht demgegenüber aus zwei im Ganzen gedruckten und bereits passend eingefärbten Kunststoffteilen, die sehr detailliert ausgefallen sind.

Die Montage gestaltet sich problemlos. Ein wenig schade ist nur, dass die eigentlich schwenkbaren Eimerketten nach dem Festkleben der Seilzüge in der vorgewählten Position verharren müssen.

Das Vorbild des neuen Busch-Bausatzes steht übrigens im „Ziegeleimuseum Erbs" in der Nähe von Leipzig und wurde von Orenstein & Koppel gebaut. ☐ *A. Bergner*



Der Eimerkettenbagger wird im Hoch- und Tiefschnitt eingesetzt.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Innovative Bausatztechnik; einfache Montage; Detaillierung; Farbgebung*

KONTRA: *Reines Standmodell; Preis*

BESTELLNUMMER: *12379*

PREIS: *54,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

Lemke bietet für seine Opel-Rekord-Modelle in N gleich die passende Werkstatt.

Vertragswerkstätte

Zwei unterschiedliche Dinge sind im Folgenden zu besprechen: Einerseits die neuen Lemke-Minis in Form des Opel Rekord D in mehreren Varianten, andererseits der Lasercut-Bausatz eines Opel-Autohauses, dem vier der neuen Pkw für die Spur N gleich beigelegt sind. Letztere gefallen durch ihre Detaillierung, die saubere Farbgebung und den Variantenreichtum bezüglich der Karosserietypen (Limousine, Caravan, Coupé). Etwas unschön wirken die dicken Fenstereinsätze, die zwar bündig sind, deren Hinterkanten aber leider zu störenden Reflexionen führen. Zum Vorbild des Autohauses „Karl Altmann" findet man auf der Lemke-Website eine inspirierende Aufnahme des architektonisch durchaus gelungenen Vorbilds, die aber auch erkennen lässt, dass die Modellnachbildung in einigen Punkten vereinfacht wurde. Insgesamt ist die Ausführung des Bausatzes sehr schlicht, stabilisierende Innenwände sowie Bodenplatten für Erd- und Obergeschoß fehlen. Der Zusammenbau wird dadurch erschwert, die Stabilität des Gebäudes ist gering. Der Bauanleitung fehlt eine instruktive Bebilderung der Bauschritte. Eine farbliche Behandlung aller Bauteile (wie bei unserem Modell ausgeführt) ist wegen der dunklen Lasercut-Kanten sehr zu empfehlen. ☐ *abp*



„Opel Opel Karajan, a jeder will an Opel ham. Und fährt er in den Graben, dann will ihn keiner haben." (Fredl Fesl, 1979)

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl und Proportionen des Autohauses; Detaillierung und Maßstäblichkeit der Modellautos*

KONTRA: *Vereinfachte Ausführung des Lasercut-Bausatzes; Fenstereinsätze der Modellautos; Preis*

BESTELLNUMMER: *LC5031*

PREIS: *96,90 Euro*

URTEILE: ☒☒☒



Beeindruckend in Abmessungen und Details: die 05 003 von Kiss.

Schon fast traditionell öffnen sich zwei Tage im Juni die Tore des Technik-Museums in Sinsheim für alle Spur 1-Interessierten: Modelle der Königsspur zwischen Originalen.

Modellbahn-Träume

Die Crème de la Crème der Spur-1-Hersteller kam auch 2017 zusammen, um meist in Kürze lieferbare Fahrzeuge auszustellen. Wer seinen Geldbeutel erleichtern wollte, konnte dies auch bei den vielen Händlern tun, die ebenfalls vor Ort zu finden waren. Der Samstag war erneut der stärker besuchte Tag, wobei man feststellen musste, dass die Besucherzahlen rückläufig sind. Der steigende Altersdurchschnitt der Besucher und die warmen Junitage wirkten sich wohl ungünstig aus. Vielleicht wäre es besser, die Veranstaltung im Mai oder September stattfinden zu lassen, doch für 2018 kommen diese Gedanken zu spät. So freuen wir uns doch schon auf das Spur-1-Treffen am 23. und 24. Juni 2018.

Die Vielzahl der ausgestellten Fahrzeuge war beeindruckend. Was in H0 nicht machbar erscheint, ist nun bei den Spur-1-Loks fast Standard: das Öffnen von Türen und Klappen an allen möglichen Gehäuseteilen. Als Highlight sei die V 36 von Dingler genannt, bei der nach dem Aufklappen der oberen Motorhauben und durch Verschieben der Lüfterabdeckungen der Blick auf die beweglichen Kipphebel des Motors fällt, untermalt vom Dieseltuckern des Sounddecoders (siehe MEB 9, Seite 99).



Wieder aufgelegt wurden die Modelle des liebenswerten „Triebwagenschrecks“, der bayerischen Pt 2/3 (Baureihe 70) von KM 1.



Echtdampf oder Detaillierung? Diese Entscheidung muss man bei den neuen KM 1-Modellen wie der 18 201 nicht mehr treffen.



FOTOS: FRANK ZARGES

Das komplizierte Zahnradtriebwerk der Baureihe 97.5 lässt sich im Maßstab 1:32 tatsächlich vollständig nachbilden. Die bullige Württembergerin ist auch im Modell für den Zahnstangenbetrieb geeignet.



Ein mechanisches Spitzenprodukt von Fine Models ist die Württembergische Hz (Baureihe 97.5) mit nachgebildetem Doppeltriebwerk.

Von Kiss wurde im letzten Jahr die 05 gezeigt, und so war die nun vorgestellte, daraus abgeleitete 05 003 der DRG mit Frontführerstand keine ganz große Überraschung. Nach dem Aufschieben sämtlicher Fahrwerks-Jalousien und der durch bewegliche Vorreiber gesicherten Gehäusedeckel konnte man einen Blick auf die unter der Verkleidung vollständig nachgebildete Kohlenstaublokomotive werfen.

Auch unter der Verkleidung: Alles ist nachgebildet

Für DR-Freunde gab es bei Jübe-Modelle das unlackierte Resingehäuse des „Goldbroilers" V 60 zu sehen. Herr Berghäuser plant ein fahrfähiges Handmuster für den Winter 2017. KM 1 vertreibt jetzt auch Echtdampf-Modelle und geht dabei einen ganz neuen Weg. Dicht umlagert drehten die Prachtstücke erstmals ihre Runden. Im Gegensatz zu früheren Echtdampfmodellen können die KM 1-Loks mit einem hohen Detaillierungsgrad aufwarten, der auf dem Niveau der aktuellen elektrisch betriebenen Dampflokmodelle liegt. Immer wieder niedlich anzuschauen ist die bayerische Pt 2/3 (BR 70), die in einer überarbeiteten Zweitauflage erscheint. Als Formneuheit war die V 100.20 (212) zu sehen. Sie ist um exakt 0,6 Zentimeter länger als die bereits produzierte 211 und wird selbstverständlich mit geänderten Vorbauten produziert. Auch Opel-Rekord-Modelle für alle Lebenslagen kommen von KM 1. Für den schönsten Tag im Leben einer Frau gibt es den weißen Viertürer mit Motorhaubengesteck und aufgefädelten Blechdosen am Heck.

Spur1.at macht mit seiner DR-52 weiter Fortschritte, so dass wahrscheinlich 2018 mit einer Auslieferung zu rechnen ist.

Im edlen Dunkelblau-Creme mit brauner Fensterummantelung und dem Look der 30er-Jahre bietet Wunder „Edelweiss"- oder auch „Gotthard-Pullmann-Express"-Zugsets an. Die Detaillierung lässt kaum Wünsche offen, die einzeln beleuchteten Tischlampen sind nur ein Beispiel. Ein dazu passendes Modell der 17.10 (pr. S 10.1) wurde als Handmuster bereits vorgestellt und wird bald ausgeliefert.



Makaber oder witzig? Der Opel Rekord P1 Kombi eines Bestatters samt „Erdmöbel".

Natürlich gab es nicht nur die hier gezeigten hochpreisigen Modelle zu sehen, doch diese zeigen in beeindruckender Weise, was heute technisch machbar ist. Viele davon werden vermutlich in Vitrinen ihr Dasein fristen, doch die robusteren Modelle werden wohl auch auf Modultreffen ihre Runden drehen. ☐ *Frank Zarges/abp*



Die „Leuvense Spooren Vrienden" aus Belgien waren mit ihrer beeindruckenden Anlage (siehe MEB 9/2016) in Sinsheim zu Gast.



Hinter dem Rügerschen Elternhaus herum schwenkt die Trasse vom Verbindungsstück zum Anlagenteil Dorfchemnitz hinüber. Dabei passiert die IV K auf der Talfahrt mit dem Gmp nach Mulda eine der typischen Blechträgerbrücken.

Bernd Rüger hat seine H0e-Anlage Sayda mit einem weiteren wunderschönen Anlagenteil erweitert. Hier ist die Nachbildung der Station Dorfchemnitz und deren Umfeld zu bestaunen.

Betriebshalt in Dorfchemnitz

Ein echter Vollblut-Modelleisenbahner kommt nie zur Ruhe. Seine Kreativität – und nichts anderes – ist die entscheidende Triebkraft, die ihn das Vorbild Eisenbahn in all seinen Facetten im Modell nachgestalten und schlummernde Ideen irgendwann umsetzen lässt.

So erging es auch Bernd Rüger, der sich die Erweiterung seines Modells des Bahnhofs Sayda fest vorgenommen hatte. Welchen Abschnitt beziehungsweise welche Station der Schmalspurbahn Mulda – Sayda (siehe auch S. 26) er nachbauen wollte, kristallisierte sich schnell heraus. Eigentlich kam nur eine große Unterwegsstation infrage. Wolfsgrund ist nur ein Haltepunkt, Unterfriedebach ebenso. Friedebach, Voigtsdorf und Dorfchemnitz verfügen über Umfahr- und Ladegleise. Die Wahl fiel auf Dorfchemnitz, denn dort gab es mit der Gestaltung des Stationsumfeldes, der Bebauung und der Stuhlfabrik Kreher reichlich Modellbauthemen.

Das Anlagenstück „Dorfchemnitz“ besteht aus drei Segmenten von jeweils 1200 Millimetern Länge und 450 Millimetern Breite. Daran schließt sich das Verbindungsstück des querliegenden Anlagenteils an, welches die beiden Themen zu Dorfchemnitz mit dem Segment „Bahnhof Sayda“ (s. MEB 10/16) verbindet.

Hauptthema des Eppendorfer Tischlermeisters ist dessen erzgebirgische Heimat, die er im kleinen Maßstab rund um ein Schmalspurbahnthema vorbildgerecht nachbaut. So ist Dorfchemnitz kein Fantasieprodukt, sondern ein so weit wie möglich originalgetreuer Nachbau der im Zuge der Streckenstilllegung außer Betrieb gegangenen Bahnstation. Heute ist dort vom einstigen Bahnbetrieb nicht mehr viel zu sehen. Einige Gebäude können ihre frühere Nutzung jedoch nicht verbergen.

Nach dem Gleisbau und Einschottern der Gleise sowie der Bahnsteig- und Straßengestaltung mit feinstem Sand ging es an den Gebäude-Eigenbau. Dabei waren die Stationsgebäude, das ehemalige Bahnhofsrestaurant, Güter- und BHG-Schuppen (BHG = Bäuerliche Handelsgenossenschaft) sowie Wohn- und Werkstattgebäude der Stuhlfabrik Kreher zu bauen.

Für den Gebäudebau nutzt Bernd Rüger drei Millimeter starke MDF-Platten. Alle Wandelemente werden mit einer feinen Säge sauber ausgeschnitten. Die MDF-Platten haben als Verbundwerkstoff den Vorteil, dass hier gegenüber Pappel- oder Birkensperrholz die Fasern auf der abgewandten Bearbeitungsseite nicht ausrei-

Osterzgebirgsflair im Maßstab von 1:87

ßen. Die Fensteröffnungen werden sauber zurechtgefeilt. Eine mühselige Arbeit im Vergleich zum Lasercut-Gebäudebau, aber das ist klassischer Modelleisenbahnbau. Die Balken der Fachwerkhäuser bestehen aus dünnen Furnierstreifen. Die Verfüllung

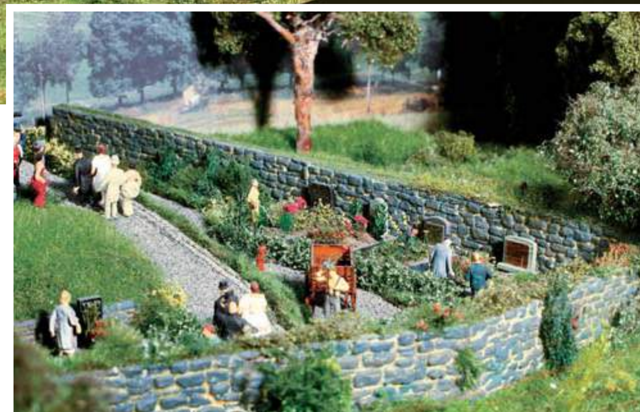


Das Modell von Bernd Rügers Elternhaus, wie es nach einer Zeichnung in den 1930er-Jahren ausgesehen hat, samt Werkstattgebäude (rechts hinten) und Aschegrube an der Giebelseite.

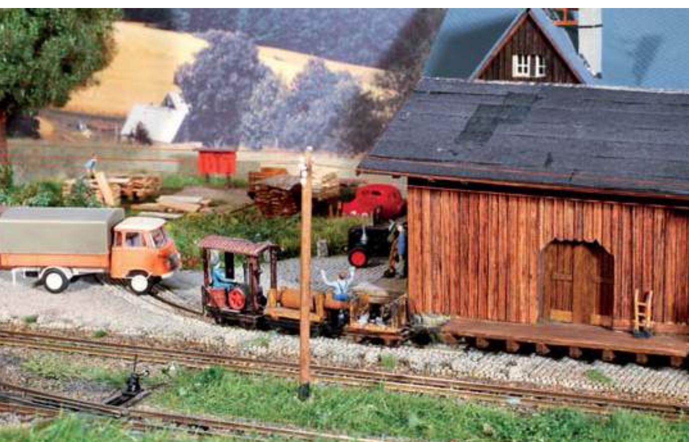
Ein Blick auf die Dorfchemnitzer Ausfahrt. Das Modell der Wehrgangkirche Lauterbach bestimmt die Szene mit dem BHG-Schuppen und der Streckenführung nach Sayda.

der Gefache und die Putzflächen der Häuser erhalten durch ein Gemisch aus Leim und fein ausgesiebtem Sand eine vorbildgerechte Oberflächenstruktur. Mit weiteren Zubehörmaterialien wie lasergeschnittenen Fensterrahmen oder Fallrohren, Dachrinnen und Dachplatten werden die Gebäude dann vervollständigt. Eine leichte Patinierung rundet das Erscheinungsbild ab. Bei der Nachbildung von Originalgebäuden kommt man um den Eigenbau nicht herum. So steht auf der Anlage kein Haus aus einem Zubehörangebot.

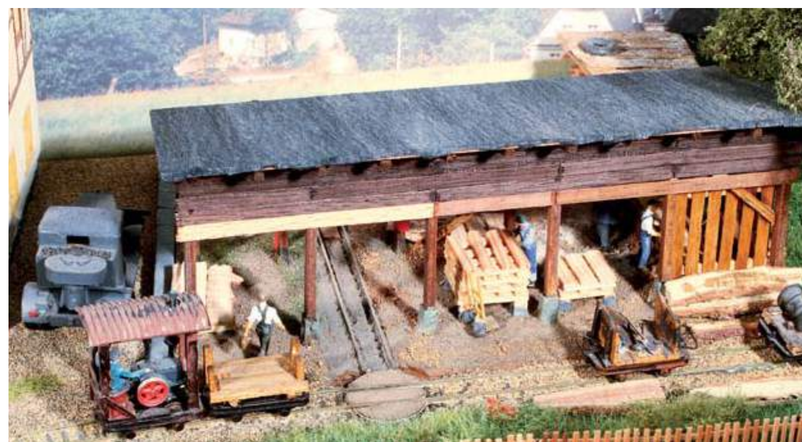
Auf dem Verbindungsstück verläuft das Streckengleis hinter einem Fachwerkhaus mit Nebengebäude. Vorbild war Bernd Rügers Elternhaus, das nach einer erhaltenen Bleistiftzeichnung seines Großvaters aus den 1930er-Jahren gebaut wurde. Weitere Vorbilder seiner wunderschönen Eigenbaumodelle sind die Wehrgangkirche von



Es ist Sonntagvormittag, eine Hochzeitsgesellschaft zieht zur Trauung in die Kirche ein. Ein kleiner Friedhof liegt innerhalb der Mauern der aus dem 14. Jahrhundert stammenden Kirche.



Die Feldbahn der Stuhlfabrik Kreher bringt eine Lieferung zum Güterschuppen. Dort endet das Gleis vor der Rampe.



Ausgangspunkt der Bahn ist das Firmengelände. Hier ist die Anbindung des Holzlagers zu sehen, die Loren lassen sich über Wagendrehscheiben hineinschieben.

Lauterbach bei Marienberg und der altsächsische Gasthof „Kleines Vorwerk“ aus Sayda. Die Kirche hat keinen Bezug zur Muldaer Strecke. Doch Bernd Rüger fand am Gebäude großen Gefallen, so dass der einstige Gedanke zum Nachbau umgesetzt wurde. Mit der Kirche und dem Gasthof sollte die Anlage mit osterzgebirgischem Flair perfektioniert werden.



An der Ladestraße ist viel los. Einen Rollwagenbetrieb gibt es nicht, daher werden hier generell schmalspurige Güterwagen zur Verladung bereitgestellt.



Romantischer Streckenabschnitt hinter Dorfchemnitz: Es ist immer eine Augenweide, wenn neben Stationsnachbildungen auch ein Abschnitt der freien Strecke auf der Anlagenfläche seinen Platz findet. 99 586 dampft mit einem Personenzug nach Sayda hinauf und passiert gleich den Gasthof „Kleines Vorwerk“, mit dem die hintere rechte Anlagenecke sehr schön ausgestaltet wurde.

Die Nachbildung der Stuhlfabrik Kreher erforderte den Aufbau einer Feldbahnstrecke. Die 600-mm-Bahn führte einst vom Firmengelände zum Güterschuppen. Mittels Z-Gleisen waren die Strecke und die Gleisanlagen im Firmengelände schnell gebaut. Mit Straßenpflasterfolie von CH-Kreativ gelang es, das Gleis in den Straßenbereich und den Güterschuppenanschluss zu integrieren.

Als Fahrzeuge sind umgespurte Roco-Loren und die Eigenkreation einer Motordraisine vorhanden. Noch einige Worte

Durch das Chemnitzbachtal bergauf nach Sayda

zum Landschaftsbau: Alle Bäume sind selbst gefertigt. Die Rohlinge fertigt Bernd Rüger in der bekannten Draht-Drill-Methode. Über die zurechtgeschnittene Krone kommen dann Abschnitte eingefärbter Filterwatte. Feines Belaubungsmaterial verschiedener Anbieter sorgt für das Finish. Viele Details verstecken sich in den Gärten. Hier nutzt der Modellbauer die Angebote der Zubehörindustrie, angefangen von den Blumenmodellen von Busch bis hin zu den Lasercut-Pflanzen. Schnell kann man bei der Detaillierung einer Anlage über das Ziel hinausschießen. Das ist hier nicht der Fall. Alles wirkt überlegt gestaltet und positioniert, so wie auch die Figuren. Kleine Szenen finden sich überall. Seien es Leben und Betrieb an der Ladestraße und am Bahnsteig oder der pulsierende Arbeitstag in der Stuhlfabrik. Auch bei den Gebäuden ist viel los: Eine Hochzeitsgesellschaft zieht gerade zur kirchlichen Trauung in die Wehrkirche ein. Eine weitere Szene findet sich vor dem Elternhaus. Dort sitzt die Oma mit dem Klöppelsack vor der Tür und knüpft mit dieser typisch erzgebirgischen Volkskunst feinste Spitzen und Deckchen.

Neben dem Bahnhof konnte noch ein Stück freier Strecke nachgestaltet werden. Auf einem Damm und über eine Blechträgerbrücke geht es bergauf. Genauso wie es einmal bis 1966 im Chemnitzbachtal war, genauso herrlich, aber 87-mal kleiner. ☐

Helge Scholz/al



Der Profilmesswagen und 99 551 sind im Einsatz. Sicher wird man turnusgemäß die Profilfreiheit überprüfen und notfalls unterwegs ins Lichtraumprofil hineinragende Zweige entfernen.



FOTOS: HELGE SCHOLZ

Die Fahrt des kurzen Arbeitszuges mit dem Profilmesswagen führt in Dorfchemnitz zu einer seltenen Zugkreuzung. Vor dem ehemaligen Dorfchemnitzer Bahnhofsrestaurant muss 99 586 heute das Ausweichgleis benutzen. Der Fahrer des S 4000-Minol-Lasters macht auf der Ladestraße Pause, nachdem er eine Tankstelle im Chemnitzbachtal mit „79er", dem damaligen Normal-Benzin mit 79 Oktan, versorgt hat.



www.donnerbuechse.com

Unsere Ladengeschäfte

Hauptgeschäft ➤ Neuware

Loks, Wagen, Zubehör, Ersatzteile, etc.

- ➡ Neuware aller führenden Hersteller
- ➡ Zubehör • Fertiggelände
- ➡ Spur TT Spezialist in NRW
- ➡ Onlineshop mit großer Auswahl

Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221 / 121654
E-Mail: info@donnerbuechse.com
Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)
➥ 5 hauseigene Kundenparkplätze



➡ An- und Verkauf von Modellbahnen

Loks, Wagen und alles für den Anlagenbau, Modellautos, Bastelloks und Bastelwagen, etc.

Vogteistr. 18a • 50670 Köln • Tel.: 0221 / 37999008
E-Mail: info@donnerbuechse-gebrauchtware.com

Öffnungszeiten ➤

Di. Mi. Do. Fr.:	10:00 Uhr – 18:30 Uhr
Sa.:	10:00 Uhr – 16:00 Uhr *
* Sa. Nov. Dez.:	10:00 Uhr – 18.30 Uhr

>>>> Montag: Ruhetag <<<<

Das Gebrauchtwarengeschäft schließt 15 Minuten früher

Athearn • Auhagen • BECKMANN TT • BEMO • BRAWA • BUSCH • ESU • FALLER • fischer-modell • FLEISCHMANN • HERIS • herpa • HOBBYTRAIN • JÄGERNDORFER COLLECTION • KATO • kibri • KRES Modelle • Kuehn • LEMKE • L.S. Models • Exclusive • märklin • MINIS • NOCH • PIKO • Preiser • Roco • Modelleisenbahn Schirmer • SOMMERFELDT • TILLIG TT-BAHN • TRIX • Uhlenbrock • Viessmann • VOLLMER



Balve ist eine wichtige Zwischenstation auf dem Weg von Fröndenberg nach Neuenrade. Heute fahren hier moderne Nahverkehrstriebwagen, doch die Kombination aus Silberlingen und V 100 war auch auf der Hönnetalbahn einst das Mittel der Wahl für die Bundesbahn.

Das Hönnetal ist eine der wohl schönsten Gegenden des Sauerlandes, welche sich mit dem Zug erkunden lässt. Auch im Maßstab 1:87 kann man dank der ortsansässigen Eisenbahnfreunde von Menden nach Neuenrade reisen.

Hinauf ins Hönnetal

Die Eisenbahnfreunde aus dem Hönnetal sind eine ausgesprochen rührige Truppe. Wenn es darum geht, regionale Bahngeschichte zu pflegen und vor allem zu kultivieren, macht dem vor 32 Jahren gegründeten Verein so schnell niemand etwas vor. Es ist nicht übertrieben, wenn man sagt, dass ohne das stete Engagement der Aktiven der Schienenverkehr durch das romantisch-verträumte Tal der Hönne heute nicht diesen hohen Stellenwert bei der örtlichen Bevölkerung und den zahlreichen Ausflüglern hätte.

Bereits seit 1912 kann mit dem Zug von Menden nach Neuenrade gereist werden. Ausschlaggebend für den Bahnbau waren die reichhaltigen Kalkvorkommen, die so leichter in Richtung Ruhrgebiet abgefahren werden konnten, was den zahlreichen Kalksteinbrüchen im Hönnetal einen enormen Aufschwung bescherte. Doch auch



Im kleinen Örtchen Sanssouci existierte bis in die 1980er-Jahre eine Verladeanlage für den vor Ort gewonnenen Kalkstaub. Die interessante Konstruktion wurde vorbildgerecht nachgebaut.

Die Fahrt über die Modell-Hönnetalbahn beginnt allerdings nicht wie beim großen Vorbild in Menden, sondern in einem unausgestalteten Schattenbahnhof mit fünf Abstellgleisen. An dieser Stelle befindet sich die „Betriebszentrale" der Anlage. „Wir haben nur das obere Hönnetal im Detail nachgebaut", erklärt Alfons Blumenkamp, „da es landschaftlich wesentlich schöner ist als der untere Abschnitt bei Menden. Dort herrscht eher eine industrielle Umgebung vor, die nicht so recht zu unserem Modulkonzept passen würde."

der Tourismus entwickelte sich rasch in nennenswertem Umfang. Schon bald fuhren an den Sonntagen zusätzliche Ausflugszüge über die Strecke. Später wurde es im Hönnetal deutlich ruhiger, in den späten Bundesbahn-Jahren wurde sogar die Stilllegung der Linie diskutiert. So weit kam es zum Glück nie, und so fahren die Züge, längst moderne Nahverkehrstriebwagen, noch immer Tag für Tag von der Ruhr hinauf nach Neuenrade.

Der heimatlichen Strecke ein Denkmal gesetzt

„Wir zeigen daher auch nicht die heutige Hönnetalbahn, denn die haben wir ja noch, gleich vor der Haustüre. Unsere Anlage zeigt die Strecke vielmehr so, wie sie mal vor gut 50 Jahren ausgesehen hat. Dieses Bild wollten wir konservieren und auch den Leuten in unserer Region zeigen", sagt Alfons Blumenkamp. Er war viele Jahre im Vorstand des Vereins und einer der Initiatoren der 1988 gegründeten Modelleisenbahnabteilung.

Seither macht sich das aus einem guten Dutzend Mitstreitern bestehende Team an die Aufgabe, die schöne Hönnetalbahn im Maßstab 1:87 nachzubilden. Da man von Anfang an die Absicht hatte, nicht nur für sich selbst zu bauen, sondern die Werke auch der interessierten Öffentlichkeit zu zeigen, entschied man sich für die Segmentbauweise. Inzwischen wurde ein Großteil der Bahnstrecke ins Modell übertragen. Im aufgebauten Zustand ergeben die 42 Segmente nun eine Länge von über 45 Metern. Alle wichtigen Bahnhöfe der Strecke sind bereits vorhanden. Dass die Anlage dennoch keine Turnhalle beansprucht, ist der klugen Konzeption als verschlungenes „S" zu verdanken.

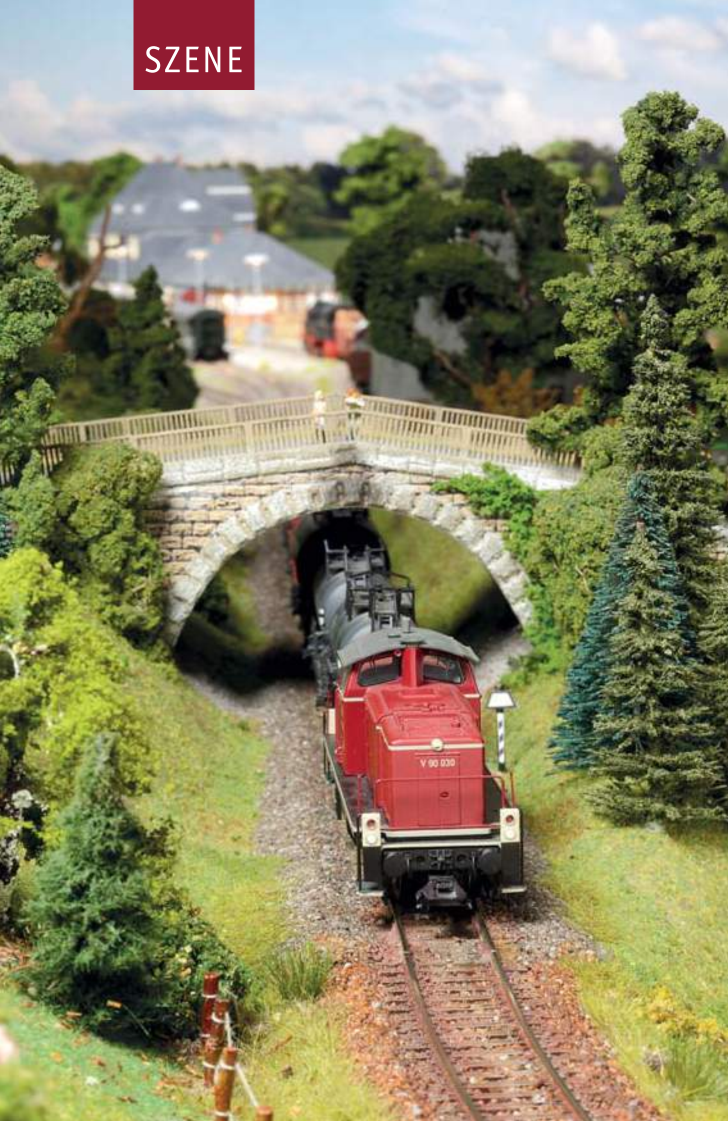


Jahrelang prägten Schienenbusse den Personenverkehr. Hier erreicht ein VT 98 gerade den kleinen Bahnhof mit dem verheißungsvollen Namen Sanssouci, benannt nach einem Gasthof.



FOTOS (4): FRANK ZARGES

Sobald die Staubsilowaggons beladen sind, wird sich die V 90 in Richtung Fröndenberg in Bewegung setzen. Der im Hönnetal abgebaute Kalk wird heute per Lkw abtransportiert.



Auf dem oberen Abschnitt der Hönnetalbahn, kurz vor Balve, findet sich diese schöne Steinbrücke, die gerade von einer V 90 unterquert wird.



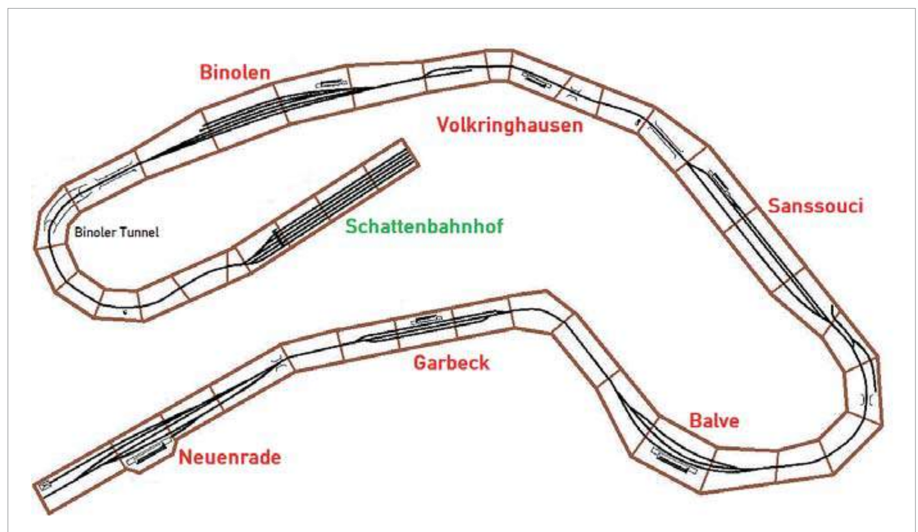
Im Sauerland spielt die Holzwirtschaft auch heute noch eine tragende Rolle. Doch vom Lkw auf die Bahn umgeladen wird in Balve schon lange nicht mehr.

Die Fahrt durch das Hönnetal beginnt daher auf freier Strecke. Die Anbindung des Schattenbahnhofs ist jedoch durch das Südportal des sogenannten Uhu-Tunnels, der beim Vorbild hinter dem nicht auf der Anlage nachgebildeten Bahnhof Lendringsen liegt, glaubhaft hergestellt worden. Just in diesem Bereich des Tals erheben sich die ersten höheren Berge des nördlichen Sauerlandes über dem immer wilder werdenden Flusslauf der Hönne.

Bei den Hönnetalbahnern ist alles Eigenbau

Trotz der bei vielen derartigen Anlagen typischen geringen Tiefe der einzelnen Segmente – bei der Hönnetalbahn beträgt sie im Schnitt 75 Zentimeter – ist es den Modellbahnern gelungen, die Landschaft der Region sehr ansprechend und ohne unrealistisch wirkende, übertrieben erscheinende Maßstabs-Kompromisse umzusetzen. So thront im ersten großen Kurvenabschnitt der Anlage die Burg Klusenstein auf einer felsigen Anhöhe mehr als einen halben Meter über der Gleisebene.

Die Burg, die im Original aus dem 14. Jahrhundert stammt, wurde von Alfons Blumenkamp mit allen Nebengebäuden liebevoll nachgebaut. Die rund zwei Jahre dauernde Arbeit an diesem Wahrzeichen des Tals hat sich gelohnt. Das neue Anlagenstück, welches erst 2016 Premiere feierte, zieht nun auf Ausstellungen die Blicke der Besucher auf sich. Unterhalb der dicken Mauern befindet sich der Binoler Tunnel. Kurz darauf überqueren die Züge auf einer Steinbogenbrücke die Hönne, um sogleich in den Bahnhof Binolen einzufahren. Die Station liegt auch im echten Hönnetal weit abseits jeglicher Bebauung. Selbstverständlich ist das Empfangsgebäude ein Eigenbau, so wie alle Bauwerke auf der Anlage. Alfons Blumenkamp erklärt stolz: „Wir fertigen die Bahnhöfe, Häuser und auch alles andere komplett nach Vorbild selbst an. Einfach eine Schachtel öffnen, Häuschen zusammenkleben und dann aufstellen ist nicht drin. Der Eigenbau stellt den Wiedererkennungswert unserer Anlage sicher."



Auf beachtliche 38 ausgestaltete Module bringt es die H0-Hönnetalbahn-Segmentanlage. Die Anordnung der Bahnhöfe samt Umfang der dortigen Gleisanlagen entspricht dem Vorbild.



Die Größe des für die Strecke typischen Empfangsgebäudes (EG) täuscht über die realen Verhältnisse im Bahnhof Binolen hinweg: Die Station liegt an der engsten Stelle des Tals, kilometerweit von der nächsten Ortschaft entfernt. Heute ist das EG Vereinsdomizil der Hönnetalbahner.

Typisch für das Hönnetal ist die Schiefereindeckung der Bahnhöfe. Die Gebäude entstehen aus handelsüblichen Materialien wie Sperrholz, Pappe und vor allem geprägten Polystyrol-Modellbauplatten. Sie werden nach dem Bau noch gemäß der großen Vorbilder farblich behandelt.

Kalk und Holz bestimmen das Güteraufkommen

Bei der Fahrt über die Hönnetalbahn in 1:87 wird einem die Dominanz des „weißen Goldes" für die Wirtschaft der Region erst so richtig bewusst: Gemeint ist natürlich Kalk. Überall zwischen den Bahnhöfen befinden sich Anschlussgleise zu den Abbaustätten dieses wichtigen Rohstoffs.



Auch per Feldbahn wurde einst Kalk verladen: in altertümliche Klappdeckelwagen. Die Hönnetaler Kalkwerke sind sogar schon mit Dieselkraft unterwegs.



FOTOS (5): FRANK ZARGES

Als die Baureihe 628 auf die Strecke kam, war die Rohstoffverladung schon kein Thema mehr. Im Modell sind die Eisenbahnfreunde jedoch so frei, trotzdem ein solches Motiv zu zeigen.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **Spur-H0-Ausstellungsanlage in Segmentbauweise**
- **Größe:** etwa 46 Meter Gesamtlänge
- **Erbauer:** Eisenbahnfreunde Hönnetal e.V.
- **Epoche:** III – IV
- **Fahrbetrieb:** Analog (Weichen)/Digital (Lokomotiven werden mit der Z21 von Roco gesteuert)
- **Gleismaterial:** Roco-Line H0
- **Rollendes Material:** Roco, Fleischmann, Trix und zahlreiche weitere



In Neuenrade waren einst die zum Dampfbetrieb notwendigen Lokbehandlungsanlagen vorhanden. Doch was der Streckeninspektor mit seiner Draisine nur am Wasserkran will? Vielleicht einfach mal eine kurze Abkühlung an einem warmen Tag.



Und wieder wird das „weiße Gold" des Hönnetals auf die Bahn verladen. In Binolen reichte aber eine primitive Beton-Ladebrücke dafür aus, ein einfaches Umschütten zu ermöglichen.

Die Hönnetal-Modellbahner zeigen die Kalkförderung auf unterschiedliche Weise, denn jeder Bahnhof besaß eine andersartig aufgebaute Verladeeinrichtung. Man kann vor Ort noch heute Reste aus den Zeiten finden, als jeden Tag mehrere Züge mit Kalk in Richtung Fröndenberg fuhren.

Daneben dominiert die Holzverladung die Szenerie. Besonders der Endbahnhof Neuenrade war einst Sammel- und Umladestelle für die Sauerländer Holzwirtschaft. Die letzte Station der Hönnetalbahn liegt auf einer Hochebene, was die veränderte Landschaft der Anlagensegmente erklärt.

Apropos Landschaft: Nicht nur die Gebäude, auch die zahlreichen Bäume auf der Modell-Hönnetalbahn wurden vom gelernten Modellschreiner Blumenkamp aus Draht und Laub-Flor selbst erstellt.

Fahren wie beim Vorbild muss schon sein

„Wir fertigen unsere Module, von denen einige auch FREMO-kompatibel sind, konventionell an. Die Landschaft entsteht aus Styropor oder Gipsgewebe, das dann begrünt wird", erzählt Alfons Blumenkamp.



Der Endpunkt der Hönnetalbahn ist die sauerländische Kleinstadt Neuenrade. Dort sind etliche kleinere Industriebetriebe angesiedelt, die für ein ausreichendes Güterverkehrsaufkommen sorgen. Auch Baumaterial für Renovierungsmaßnahmen wurde auf dem Schienenweg geliefert.



Die Baureihe 78 war nur ein seltener Gast auf der Hönnetalbahn. Die Maschine hat mit ihrem Zug soeben den Endbahnhof Neuenrade erreicht.

Auch beim Gleismaterial setzen die Eisenbahnfreunde aus dem Sauerland auf Bewährtes: Roco-Line-Gleise sind mit Weichen von Tillig kombiniert. Letztere werden analog gestellt, die Steuerung der Züge erfolgt dagegen bereits digital.

Auch hier werden laut Alfons Blumenkamp keine Kompromisse gemacht: „Bei uns fährt nur, was einst auch im Hönnetal gefahren ist. Wir wollen ja, dass unsere Anlage ein glaubhaftes Bild der Vergangenheit vermittelt. Die Leute aus der Region sollen ihre Heimat wiedererkennen, und die Modellbahner sollen sich an der vorbildnahen Gestaltung erfreuen".

Da kann man nur noch attestieren, dass mit der Miniatur-Hönnetalbahn beides bestens gelungen ist. ☐ *Alexander Bergner*



Sicher einer der Höhepunkte der Anlage ist die originalgetreu nachgebaute Burg Klusenstein, die bei Binolen über dem Tal der Hönne thront. Alfons Blumenkamp stellte das Burgmodell erst 2016 fertig.



FOTOS (6): FRANK ZARGES

Viele liebevoll gestaltete Szenen beleben die Anlage, wie hier die gemütlich ablaufende Güterschuppenarbeit in Binolen.

wir sind uns grün
BDEF SMV
gemeinsam für unser hobby

Regionaltreffen des BDEF

Der BDEF lädt hiermit Mitglieder und interessierte Nichtmitglieder zu den Regionaltreffen (RT) 2017 ein. Erfahren Sie Neues aus dem Verband, besichtigen Sie Fahrzeuge und Geräte sowie Modellbahnanlagen, die Sie sonst nicht so leicht zu Gesicht bekommen. Diskutieren Sie mit Gleichgesinnten, lernen Sie neue Freunde kennen oder treffen Sie alte Bekannte!

Den Anfang macht das Regionaltreffen Mitte am 7. Oktober, gestaltet vom „Modell-Eisenbahn-Club Neu-Isenburg e.V." Schon der Sitz des Vereins, zwei alte Eisenbahnwaggons inmitten eines Verkehrskreisels (siehe MEB 9/2017), ist ein Grund für einen Besuch. Treffpunkt ist um 10 Uhr in den Waggons des MECI, Hugenottenallee 148 in 63263 Neu-Isenburg. Nach der Besichtigung der Modellbahnanlagen finden wir uns im „Tonino" zum Mittagessen gegen Bezahlung ein, anschließend beginnt das eigentliche Treffen mit Informationen und Aussprache.

Eine Besonderheit erwartet die Teilnehmer des RT Südwest am 14. Oktober, das der MEC Esslingen ausrichtet. Die Stadt ist eine der wenigen in Deutschland, in welchen noch Regelverkehr mit O-Bussen stattfindet. Wir treffen uns ab 9.30 Uhr am Bahnhof Esslingen, von dort startet eine Rundfahrt mit einem IMC-Batterie-O-Bus (Elektro-Hybridbus), die uns zum Betriebshof der städtischen Verkehrsbetriebe führt. Um 13 Uhr folgen ein Mittagessen im Brauhaus „Zum Schwanen" in der Franziskanergasse gegen Bezahlung und anschließend im dortigen Nebenzimmer das Treffen mit Information und Aussprache.


FOTO: HANS-DIETER SCHMIDT

Der „Silberpfeil" ET 201 der KBE ist einer der Attraktionen des Museums in Wesseling.



FOTO: WERNER MARQUARDT

Der Betriebshof in Bremen-Sebaldsbrück ist das Ziel des Regionaltreffens Nord im November.

Das RT Ost wird am 21. Oktober 2017 vom Berliner Verein „MEC Baumschulenweg e.V." ausgerichtet. Dort trifft man sich um 11 Uhr im Vereinsheim, Kellergeschoss Treptow-Kolleg, Kiefholzstraße 274, 12437 Berlin. Nach Begrüßung, Vorstellung der Anlagen und Mittagessen geht es in den Clubräumen um 14 Uhr mit Fachsimpeln und Plaudern weiter bis etwa 16 Uhr.

Am gleichen Tag gestaltet der „Modelleisenbahner-Stammtisch Furth im Wald" das RT Süd. Ab 10 Uhr treffen sich die Teilnehmer im Gasthof Postgarten, Postgartenweg 4 in 93437 Furth im Wald, und besichtigen zuerst die Modellbahnausstellung. Nach dem Mittagessen gegen Bezahlung im Gasthof brechen wir gegen einen Kostenbeitrag von 10 Euro zur Drachenbesichtigung auf. Wir besuchen die Drachenhöhle und eine Vorführung des Further Drachens im Außenbereich. Dieser Drache gilt als größter Schreitroboter und steht im Buch der Rekorde. Um 14.45 Uhr folgen Information und Aussprache.

Am 28. Oktober laden die „Köln-Bonner Eisenbahn-Freunde e.V." zum RT West. Dort trifft man sich ab 10 Uhr am Bahnhof Brühl, um anschließend mit einem Oldtimer-Omnibus zur Historischen Fahrzeugsammlung im Eisenbahnmuseum der KBEF in Brühl-Vochem zu fahren. Nach der Besichtigung und Erläuterung der Originale der ehemaligen KBE geht es mit dem Bus in das in Wesseling beheimatete zweite Museum des Vereins, zur Sammlung von Modellen, Plänen und Relikten, welche die Geschichte der KBE dokumentieren. Gegen 13 Uhr dann folgt der Bustransfer ins Vereinsheim direkt am Bahnhof Wesseling, wo gegen Bezahlung ein Imbiss gereicht wird. Die Aussprache des Regionaltreffens beginnt um 14 Uhr. Der Ausklang ist ein gemütliches Beisammensein. Wegen der mehrfachen Ortswechsel wird zu diesem Regionaltreffen für die An- und Rückfahrt die Nutzung des ÖPNV empfohlen.

Den Abschluss des Jahres bildet das RT Nord, das am 18. November vom „MEC Bremen e.V." durchgeführt wird. Auch dieses Treffen wird mit einer Sonderfahrt, dort mit einer historischen Straßenbahn, begonnen. Diese kann jedoch aus Kostengründen nur bei einer Beteiligung von mindestens 30 Personen erfolgen. Das sollte doch möglich sein, denn Ziel der interessanten Rundfahrt über die Überseestadt, das Rathaus und Domsheide ist das Depot Sebaldsbrück, wo das Museum der „Freunde der Bremer Straßenbahn" und der Fahrzeugbestand besichtigt werden. Danach geht es mit dem ÖPNV zum Vereinsheim, wo ein Mittagessen gegen Bezahlung, der Austausch von Informationen und die Besichtigung der Vereinsanlage im Betrieb möglich sind. Zu diesem Treffen wird wegen der vielfältigen Möglichkeiten der Anreise sowie des Kostenbeitrags um die Einholung näherer Informationen auf der Internetseite des MEC (www.mecbremen.de) gebeten.

Aus Platzgründen wurden manche Einzelheiten zu den Treffen weggelassen. Diese sind den Einladungen zu entnehmen, die dem „BDEF REPORT 3-2017" beiliegen. Diese Einladungen werden bis Ende August auch in die Internetseite des BDEF (www.bdef.de) eingestellt und können dort heruntergeladen werden.

Insgesamt möchte der Verband darauf hinweisen, dass die ausrichtenden Vereine es verdient haben, dass ihre Mühen belohnt werden, indem sich möglichst viele Teilnehmer an den Regionaltagungen beteiligen. Also: Auf zu den Regionaltreffen des BDEF! *Hans-Dieter Schmidt*

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit sind, vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB, die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

2. Chemnitzer Modellbahntage

Nach der großartigen Premiere im Jahr 2015 lädt der MEC Frankenberg/Sa. e.V. vom 13. bis 15. Oktober 2017 wieder zu den Chemnitzer Modellbahntagen ein. Da vor zwei Jahren schon Ausstellern abgesagt werden musste und sich an drei Tagen etwa 7500 Besucher in der kleinen Messehalle drängten, zieht die Folgeveranstaltung in diesem Jahr kurzerhand in die große Messehalle 1. Der Platz dort wird auch benötigt, schließlich werden 25 Aussteller Anlagen in allen bekannten Spurweiten von 1 bis Z zeigen.

Zu den Höhepunkten zählt sicherlich die Präsentation der „Bimmlbahner", welche die sächsischen Schmalspurbahnen samt ihren zauberhaften Umgebungen akkurat in H0e nachbauen. Auf ähnlichem Niveau arbeiten auch die BDEF-Kollegen der Eisenbahnfreunde „Kleinbahnen der Altmark" Berlin e.V., die ihre H0-Segmentanlage mit nach Chemnitz bringen werden. Auf dieser gibt es vorbildgetreu nachgebaute Bahnhöfe und Betriebsstellen des einst weitläufigen Eisenbahnnetzes in der Altmark (siehe MEB 4 und 6/2017).

Der Spur Z wird eine große Sonderschau von Anlagen gewidmet. Die Sächsische Modellbahner-Vereinigung wird vor Ort wieder ein kompaktes „Junior College Europa" anbieten, so dass ein attraktives Programm für den bastel- und spielinteressierten Nachwuchs geboten wird. Eine Lounge wird zum Ausruhen einladen.

Geöffnet werden die 2. Chemnitzer Modellbahntage vom 13. bis 15. Oktober 2017, jeweils von zehn bis 18 Uhr. Weitere Details zur diesjährigen Ausstellung in den Chemnitzer Messehallen gibt es im Internet unter www.chemnitzer-modellbahntage.de. *Jan Schulze (SMV 074)*



FOTO: TOM TRIPKE

Die Premiere der Chemnitzer Modellbahntage fand noch in der kleinen Messehalle statt. Sie lockte 2015 rund 7500 Besucher an.

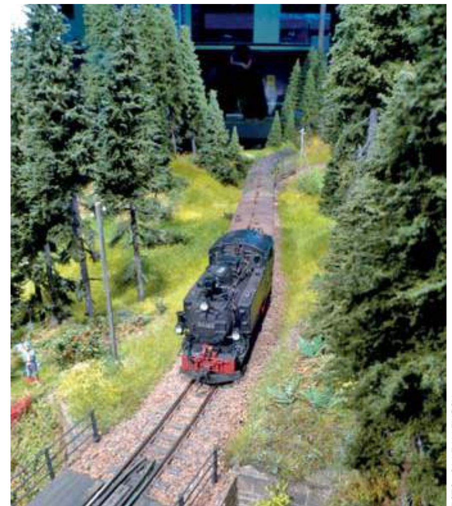


FOTO: OLAF HAENSCH

In diesem Jahr dabei: „De Bimmlbahner" mit sächsischem Schmalspurzauber in H0e.

VORBILD

Fr 15.09. bis So 17.09.

● Internationale Modellbahnausstellung und Märklin-Tage in Göppingen. Pendelfahrten mit Dampf und Fahrzeugausstellung im Bahnhof Göppingen und in der Fahrzeughalle der Fa. Leonhard Weiss, Tel. (07161) 608-0, www.maerklin.de.

Sa 16.09.

● Lokomotivshooting im Eisenbahnmuseum Koblenz, Schönbornslusterstraße 14, 56070 Koblenz, Tel. (0261) 396-1338, www.bswgruppe-koblenz.de.
● Mit dem Schienenbus Roter Flitzer zu den Märklin-Tagen, DNV-Touristik, Heubergstr. 21, 70806 Kornwestheim. Tel. (07154) 131830, www.dnv-tours.de.

Sa 16.09. und So 17.09.

● Fest im Bw Arnstadt, Förderverein Bahnbetriebswerk Arnstadt/hist. e.V., Rehestädter Weg 4 (Lokschuppen), 99310 Arnstadt, Tel. (03628) 584849, www.ebm-arnstadt.de.
● 10 Jahre Museumsbahn im Rodachtal, Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn e.V., Krögelsmühle 1, 96365 Nordhalben, Tel. (09267) 8130, www.rodachtalbahn.de.
● Einsatztag des Reichsbahnzugs mit Salonwagen und IVK, Zittauer Schmalspurbahnen e.V., Am Bahnhof Bertsdorf 2, 02785 Olbersdorf, Tel. (035844) 70446, www.zoje.de.
● Museumstage im Eisenbahnmuseum Bochum mit Sonderausstellung, Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.

So 17.09.

● Schienenbus fährt Rinteln – Stadthagen, Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V., Bahnhofstr. 7, 31683 Obernkirchen, Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.
● Kandertalbahn Haltingen – Kandern unter Dampf, Tel. (07626) 899-0, www.kandertalbahn.de.
● Kaffkieker-Fahrten Eystrup – Hoya – Bruchhausen-Vilsen – Syke, Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., PF 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen, Tel. (04252) 9300-21, www.museumseisenbahn.de.
● 99 7203 fährt zwischen Amstetten und Oppingen, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
● Fahrtag bei der Bleckeder Kleinbahn, Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg, Tel. (04131) 851801, www.heide-express.de.

Mi 20.09.

● Exkursion zur EVB ab Uelzen, Lüneburg und Hamburg. Besichtigung der EVB-Werkstätten, Tel. (0581) 72279, www.heide-express.de.

Sa 23.09.

● Mit dem Schienenbus Roter Flitzer zum Backofenfest Wackershofen, DNV-Touristik, Heubergstr. 21, 70806 Kornwestheim. Tel. (07154) 131830, www.dnv-tours.de.
● Mit dem Schienenbus ab Dortmund unterwegs, DGEG Bahnreisen GmbH, PF 102045, 47410 Moers, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.
● Hafenfahrten durch den Mannheimer Industriehafen, Historische Eisenbahn Mannheim e.V., Sulzer Str. 43, 68229 Mannheim, Tel. (0621) 4825374 (Sa 10 bis 17 Uhr, sonst AB), www.historische-eisenbahn-ma.de.
● Karwendel-Express von Rosenheim nach Innsbruck, Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra, Von-Trott-zu-Solz-Str. 10, 36179 Bebra, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.

Sa 23.09. und So 24.09.

● Bahnaktionstage Lutherstadt-Wittenberg, Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn e.V., Wittenberger Str. 27, 06901 Kemberg, Tel. 0172 9476750, www.eisenbahnverein-wittenberg.de.
● Eisenbahnfest im Bw Schöneweide, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
● Herbstfest bei der Museumsbahn Almetal in Almstedt, samstags von 11 bis 18 Uhr und sonntags von 10 bis 17 Uhr auf dem Bahnhofsgelände, Tel. (05121) 261388, www.almetalbahn-online.de.

So 24.09.

● Eisenbahnmuseum in Kötzschau geöffnet, Am Bahnhof 27, 06237 Leuna / OT Kötzschau, Tel. 0160 6134529, www.eisenbahnfreunde-koetzschau.de.
● Sonderfahrt zum Naturpark- und Erntedankfest in Wandlitz, Berliner Eisenbahnfreunde e.V., Tel. (033397) 72656, www.berliner-eisenbahnfreunde.de.
● Kandertalbahn Haltingen – Kandern unter Dampf, Tel. (07626) 899-0, www.kandertalbahn.de.
● Sonderfahrten auf der Trossinger Eisenbahn zum Kilbemarkt, Freundeskreis der Trossinger Eisenbahn e.V., Bahnhofstr. 9, 78647 Trossingen, Tel. (07425) 9402-36, www.trossinger-eisenbahn.de.

Do 28.09. bis Di 03.10.

● Saar-Lux-Wochenende, DGEG Bahnreisen GmbH, PF 102045, 47410 Moers, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.

Sa 30.09.

● Thüringenrundfahrt mit Dampflok 03 2155, Thüringer Eisenbahnverein e.V. , PF 800101, 99027 Erfurt, Tel. 0177 2406266, www.thueringer-eisenbahnverein.de.
● Traditionszug Nordhausen – Brocken, Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen e.V., Hangelgasse 9, 38855 Silstedt, Tel. (03943) 22361, www.ig-hsb.de.
● Einsatztag des Reichsbahnzugs auf der Zittauer Schmalspurbahn, Tel. (035844) 70446, www.zoje.de.


FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Speziell bei angenehmen Temperaturen im Herbst ist eine Fahrt mit dem Train de l 'Ardeche in Frankreich sehr zu empfehlen. Bis Ende November verkehren die Züge an allen Sonntagen. Infos gibt es unter www.trainardeche.fr.

Sa 30.09. und So 01.10.

● Schmalspur-Expo bei der Selketalbahn, Arge-Schmalspur e. V., Dr. Peter Höhn, Pestitzer Str. 11, 01187 Dresden, Tel. 0351/2037950, www.arge-s.de.

So 01.10.

● Saisonende bei der Härtsfeldbahn, Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Dischinger Str. 11, 73450 Neresheim, Tel. (07326) 5755 (nur während der Arbeiteinsätze bzw. an Fahrtagen besetzt), Tel. 0172/9117193, www.hmb-ev.de.
● Öffentliche Hallenführung in Bruchhausen-Vilsen, Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., PF 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen, Tel. (04252) 9300-21, www.museumseisenbahn.de.
● Oktoberfest im Bauernmarkt Schmachtenhagen, Berliner Eisenbahnfreunde e.V., Bahnbetriebswerk Basdorf, An der Wildbahn 2a, 16348 Wandlitz OT Basdorf, Tel. (033397) 72656, www.berliner-eisenbahnfreunde.de.
● Teddybärfahrt bei der Exter- und Begatalbahn, Landeseisenbahn Lippe e. V., Am Bahnhof 1, 32699 Extertal, Tel. 01805 012885, www.landeseisenbahn-lippe.de.

So 01.10. bis Di 03.10.

● Einsatztage des Reichsbahnzugs mit Salonwagen und IVK, Zittauer Schmalspurbahnen e.V., Am Bahnhof Bertsdorf 2, 02785 Olbersdorf, Tel. (035844) 70446, www.zoje.de.

Di 03.10.

● Maus-Tag bei der Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen, Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., PF 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen, Tel. (04252) 9300-21, www.museumseisenbahn.de.

Sa 07.10.

● Stadtrundfahrt mit Jazz-Brunch, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
● Dampfzug durch den Thüringer Wald nach Oberhof, Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra, Von-Trott-zu-Solz-Str. 10, 36179 Bebra, Tel (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.
● Neuenkirchener Draisinenbahn-Fahrtag, Neuenkirchener Draisinenbahn, Amselweg 1a, 21244 Buchholz (Nordheide), Tel. 0151 12928543, www.soltau-neuenkirchener-kleinbahn.de.
● Fahrtag der Döbelner Pferde-Straßenbahn, Döbelner Pferdebahn e.V., Niederwerder 6, 04720 Döbeln, Tel. (03431) 70 4208, www.doebelner-pferdebahn.de.
● Mit VT 98 durchs herbstliche Ruhrtal zur Zeche Nachtigall bei Witten, Bahnbetriebsgesellschaft Herten, Sickelmannskamp 16, 45701 Herten, Tel. 0172 2305194, www.revier-sprinter.info.
● Leipziger Eisenbahntage, Fahrzeugausstellung geöffnet von 10 bis 18 Uhr im Bw Leipzig-Plagwitz, Tel. (0341) 96 82514, www.dampfbahnmuseum.de.

Sa 07.10. und So 08.10.

● Einsatztage des Reichsbahnzugs mit Salonwagen und IVK, Zittauer Schmalspurbahnen e.V., Am Bahnhof Bertsdorf 2, 02785 Olbersdorf, Tel. (035844) 70446, www.zoje.de.
● Dampfbetrieb im Ziegeleipark

Mildenberg, Ziegelei 10, 16792 Zehdenick, Tel. (03307) 310410, www.ziegeleipark.de.

So 08.10.

- Eisenbahnmuseum in Kötzschau geöffnet, Am Bahnhof 27, 06237 Leuna, Tel. 0160 6134529, www.eisenbahnfreunde-koetzschau.de.
- Leipziger Eisenbahntage, Sonderfahrt mit E 7710 zur Altenburger Brauerei, Tel. (0341) 96 82514, www.dampfbahnmuseum.de.
- Dampfzüge im Mindener Land, Museums-Eisenbahn Minden e.V., PF 9031, 32402 Minden, www.museumseisenbahn-minden.de.

Do 12.10. bis So 22.10.

- Mit Diesel, Dampf und Strom durchs alte Jugoslawien, DGEG Bahnreisen GmbH, PF 102045, 47410 Moers, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.

Sa 14.10.

- Sonderzug ab Berlin nach Weimar, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Bahnhof 1, 19370 Parchim, Tel. (030) 514888888, www.odeg.de.
- Mit 01 150 nach Westerland, Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra, Von-Trott-zu-Solz-Str. 10, 36179 Bebra, Tel (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.
- Tag der offenen Tür mit Stadtrundfahrten, Fränkische Museums-Eisenbahn e.V., Tel. (0911) 5109638, www. v200-001.de.

Sa 14.10. und So 15.10.

- Eisenbahnfest zum Zwiebelmarkt, Saisonausklang 2017, Thüringer Eisenbahnverein e.V., Tel 0177 240 6266, www.thueringer-eisenbahn-verein.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik

Sendezeiten im SWR
Samstag, 16.00 Uhr eine Wiederholung und 16.30 Uhr eine neue Folge oder eine Wiederholung – oder eine 60-Minuten-Sendung über den ganzen Zeitraum.
Montag – Freitag, 14.15 Uhr und 14.45 Uhr eine Folge aus dem Archiv.

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

So 15.10.

- Dampf mit 01 150 rund um Hamburg, Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra, Tel (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.
- Dampfzugfahrten Bornum – Derneburg, Dampfzug-Betriebs-Gemeinschaft, Tel. (039245) 2042, www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de.

Fr 20.10.

- Traditionszug Wernigerode – Brocken, Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen e.V., Tel. (03943) 22361, www.ig-hsb.de.

MODELLBAHN

Sa 16.09. und So 17.09.

- Ausstellung und Tauschbörse, Vereinszentrum der KBEF im alten Güterschuppen, Konrad-Adenauer-Str. 13, Sa 13 bis 17 Uhr, So 10 bis 16 Uhr, Tel. 0172 2411616, www.koeln-bonner-eisenbahn-freunde.de.

Sa 23.09. und So 24.09.

- Spur-1-Tage im Eisenbahnmuseum Koblenz, Schönbornslusterstraße 14, 56070 Koblenz, Tel. (0261) 396-1338, www.bswgruppekoblenz.de.

So 24.09.

- Fahrtag im Eisenbahngelände Prof.-Kurt-Sauer-Str., 11 bis 17 Uhr, Tel. 0176 66436651, www.eisenbahnfreunde-bad-schoenborn.de.

Fr 29.09. bis So 01.10.

- Kleinserienmesse in A-1230 Wien, Don Boscosaal der Pfarre, Inzersdorf-Neustift, Futterknechtgasse 35, www.kleinserienmesse.at.

Sa 30.09.

- Trix-Express-Tag im Eisenbahnmuseum Koblenz, Schönbornslusterstraße 14, 56070 Koblenz, Tel. (0261) 396-1338, www.bswgruppekoblenz.de.

Sa 30.09. und So 01.10.

- Tag der offenen Tür, Treptow Kolleg (rote Schule), Kiefholzstraße 274 (Zugang über Mosischstr.), 11 bis 18 Uhr, Tel. 0151 46631515, www.mecb66.de.

So 01.10.

- Ausstellung in 63825 Schöllkrippen, Am Sportgelände 5, 10 bis 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.

Sa 07.10. und So 08.10.

- Ausstellung in 93437 Furth im Wald, im Saal Gasthaus Postgarten, Hierstetter Weg 4, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. 0171 8704798, www.mes-furthimwald.de (auch Sa 14.10. und So 15.10.).

So 08.10.

- Tauschbörse in 64579 Gernsheim, Stadthalle, Georg-Schäfer-Platz, 10 bis 16 Uhr, Tel. (06158) 7476510, www.mec-gernsheim.de.
- Tauschbörse in 65549 Limburg, Stadthalle, Hospitalstraße 4, 10 bis 16 Uhr, www.mec-limburg-hadamar.de.

Ankündigungen in dieser Rubrik können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29.

MÄRKLIN ▶ FUSSBALL-TRAXX FÜR EINSTEIGER UND FANS IN H0



Etwas ganz Besonderes bietet die Firma Märklin allen Anhängern von König Fußball: Die moderne dieselelektrische Lokomotive der Baureihe 285 aus der Traxx-Serie von Bombardier kommt in fiktiver Gestaltung mit der Abbildung aller Logos der Vereine, die in der Saison 2017/2018 in der ersten Bundesliga spielen. Die Bedruckung ist gestochen scharf gelungen. Unter dem Metallgehäuse der Digitallok verbirgt sich ein mfx-Sounddecoder, der aber nur zwei ungewöhnliche Lokgeräusche abspielt: Fangesänge und Bundesliga-Erkennungsmelodie. ***Bestellnummer: 36655; Preis: 179,99 €***

TILLIG ▶ LIEGEWAGEN DER U.S. ARMY UND SLOWAKISCHER REISEZUGWAGEN FÜR TT



Als Heimatbahnhof der beiden Liegewagen der Bauart Bcüm ist Frankfurt (M) Ost ausgewiesen.

Ergänzend zu einem bereits 2015 erschienenen Set liefert Tillig nun den „USTC-Militärzug 2" aus. Das Set beinhaltet zwei Liegewagen der Bauart Bcüm. Beide Wagen sind bei der DB eingestellt und für das United States Army Transport Corps (USTC) unterwegs. Nach topaktuellem Vorbild erscheint der Amz als 2.-Klasse-Abteilwagen der privaten slowakischen Bahngesellschaft Regio Jet. Deren leuchtend gelbe Züge verkehren auf nationalen Verbindungen ebenso wie im internationalen Verkehr zwischen Bratislava, Wien und Prag. Daneben betreibt Regio Jet auch ein umfangreiches Fernbusnetz. Für den hochwertigen Reiseverkehr hatte man seit 2012 zahlreiche Eurofima-Wagen aus Beständen der ÖBB und SBB übernommen.

Bcüm-2er-Set: 01760; Preis: 94,90 €
Regio Jet: 13545; Preis: 47,90 €



„RegioJet" setzt seine Eurofima-Wagen unter anderem nach Prag ein.

ARNOLD ▶ INTERCITYWAGEN-SET „FD KÖNIGSSEE" DER BUNDESBAHN FÜR N

Der bis heute als Intercity verkehrende Urlauber-Fernschnellzug (FD) „Königssee" erhielt bei der DB Ende der 1980er-Jahre eine Lackierung im blauen Farbschema der neuen Interregio-Züge, um seine besondere Stellung hervorzuheben. Dank Arnold kann man nun auch im Maßstab 1:160 stilecht nach Berchtesgaden reisen: Das vierteilige, nicht ganz preiswerte Waggon-Set „FD Königssee" besteht aus einem blau-weißen Avmz-Wagen der Ersten Klasse sowie drei Bpmz-Wagen für die Zweite Klasse in Rot und Blau-Weiß. Ein Bpmz ist mehrfarbig und authentisch als „Kinderland"-Wagen beschriftet. ***Bestellnummer: HN4220; Preis: 175,90 €***



A.C.M.E. ▶ BAUREIHE 120 ALS ZDF-WERBELOK FÜR H0

In gewohnter Perfektion präsentiert sich das 120-Modell der Mailänder nun im Gewand der ZDF-Werbelok 120 151. Die Maschine warb ab 1997 mit einer schicken blauen Lackierung für den Mainzer Sender. Das Metallgehäuse vermittelt Wertigkeit, daneben überzeugt das Modell durch zahlreiche Details wie geätzte Lüftergitter und filigrane Stromabnehmer sowie durch eine exzellente Bedruckung. Einzig die extra angesetzten Scheibenwischer sollten schwarz statt silbern lackiert sein. ***Bestellnummer: 60378; Preis: 284,00 €***



MINITRIX ▶ OZEANBLAU-BEIGEFARBENE 211 UND BIER-BEHÄLTERTRAGWAGEN FÜR N



Sehr schick sieht die ozeanblaue 211 293 des Bw Plattling aus.



Auch der Tragwagen der Gattung Lbgjs 598 macht eine gute Figur.

N-Modellbahner, die sich für die Epoche IV bei der DB begeistern können, dürfen sich auf diese beiden Neuheiten freuen: Die ozeanblau-beigefarbene 211 kommt als digitales Soundmodell, welches nicht nur ordentlich detailliert, sondern auch perfekt lackiert und beschriftet ist. Der moderne Behältertragwagen der Bauart Lbgjs 598 ist mit ebenso sauber bedruckten Bierfässern der bekannten bayerischen Brauerei Weihenstephan beladen. ***221 293: 16123; Preis: 259,99 €, Behältertragwagen: 15742; Preis: 34,99 €***

BRAWA ▶ OPPELN MIT BREMSERBÜHNE FÜR H0

Das bekanntermaßen sehr gute Brawa-Modell des Gmrs 30, der vielen Güterwagen-Kennern auch unter der alten Gattungsbezeichnung „Oppeln" geläufig ist, kommt nun in einer neuen Variante mit Bremserbühne auf den Markt. Unsere Abbildung zeigt das DR-Modell der Epoche IV. Selbstverständlich wurde seitens Brawa der verlängerte Radstand des Waggons auch im Maßstab 1:87 berücksichtigt. ***Bestellnummer: 47955; Preis: 39,90 €***



EICHHORN ▶ D-ZUG-WAGENTRITTSTUFEN FÜR N

Werner Eichhorn, rühriger Spezialist für Kleinserienteile, vor allem im Maßstab 1:160, hat eine feine Neuheit im Angebot: grazil geätzte Klapptrittstufen aus Neusilber für D-Zug-Wagen der Bundesbahn. Die Teile müssen noch gebogen und an die Wageneinstiege geklebt werden. Derzeit sind Trittstufen für die Schnellzugwaggons der Bauarten Bm/Am/ABm/Apmz von Trix und Fleischmann erhältlich. Auf den Tritten selbst ist sogar die Riffelblechstruktur zu erkennen. ***Infos unter www.eichhorn-modellbau.de***



FOTO: WERK

WIKING ▶ FLOTTE NOSTALGIE-FLITZER, LKW UND CABRIO FÜR H0



Tja, so sind viele Männer halt: Frauen im Mini kommen am besten an!

Wiking legt derzeit zahlreiche Autoklassiker in überarbeiteter Form neu auf. Den Anfang macht der himmelblaue Roadster BMW 507. Das Modell weist eine recht gelungene Detaillierung bis hin zu den zeittypischen Weißwandreifen auf. Für den schmaleren Geldbeutel gab es in den Wirtschaftswunder-Jahren Kleinwagen wie den Lloyd Alexander TS. Das knallgelb lackierte Fahrzeug besitzt immerhin ein weiß abgesetztes Dach, damals ein aufpreispflichtiger Luxus. Ähnlich verhielt es sich mit dem britischen Kultwagen Mini, der als originaler Morris Mini Minor erscheint und, natürlich als Rechtslenker ausgeführt, in der dunkelblauen Swinging-Sixties-Ausführung mit Rallystreifen und Union Jack auf dem Dach angeboten wird. Ein gutes Jahrzehnt später sind der schwere Pritschensattelzug F 7 von MAN und der Golf I in der Cabriolet-Version angesiedelt, welcher im sehr schicken Metallic-Blau daherkommt.

BMW 507: 082906; Preis: 13,49 €
Lloyd Alex: 080636; Preis: 10,99 €
Morris Mini: 022604; Preis: 13,99 €
MAN F 7: 051701; Preis: 21,49 €
VW Golf I: 004604; Preis: 11,99 €



Zwei Gesichter der Siebziger: MAN F 7-Sattelzug und VW Golf I Cabriolet.

WEINERT ▶ GLEISSPERRE MIT ANTRIEB FÜR H0



FOTO: WERK

Die filigrane Gleissperre von Weinert gibt es jetzt als voll funktionsfähige und per LED beleuchtete Ausführung. Der H0-Bausatz besteht aus Messing-Feinguss- und Ätzteilen. Die Gleissperre kann rechts oder links an den Schienenstrang angebaut werden. Sie ist passend für drei verschiedene Schienenprofilhöhen erhältlich. *Bestellnummern: 72321 (Code 75), 72331 (Code 83), 72261 (Code 100); Preis: je 48,39 €*

BUSCH ▶ URSUS-EINACHSER FÜR H0



Da schimpft der Großvater zu Recht: Auch wenn er wie ein Spielzeug aussieht, war der Ursus-Einachser vom Typ UK 300 K einst für seriöse Kleinbauern gedacht. Busch liefert das winzige sauber lackierte 3D-Druck-Modell mit einem passenden Aufsitz-Anhänger aus echtem Holz. *Bestellnummer: 59912; Preis: 22,49 €*

SCHUCO ▶ MERCEDES-KLEINLASTER FÜR H0

Der urige Kurzhauber L1113 aus dem Hause Mercedes-Benz erscheint in der bis 1967 gebauten Variante mit niedriger Frontscheibe. Der Laster ist epochetypisch mit Pritsche und Tankaufbau in Aral-Beschriftung versehen. Für die neue Zeit steht dagegen der LP 608. Der auch als „Wörth I" bezeichnete Frontlenker setzte bei seiner Präsentation 1965 Maßstäbe in puncto Design und Wirtschaftlichkeit. Gut vorstellbar, dass auch der bekannte Modellbahnhersteller aus dem schwäbisch sparsamen Göppingen auf diesen Standard-Transporter der Epoche IV gesetzt hätte.
Aral: 452620700; Preis: 13,95 €, Märklin: 452630100; Preis: 12,95 €



BREKINA ▶ KLEINE LASTWAGEN UND GROSSE LIMOUSINE FÜR H0



Links DAF F 900 und Renault JN90, rechts der Opel Kapitän A von 1965.



„Mist, jetzt ist schon wieder der Reifen geplatzt", ärgern sich die Fahrer des Hanomag L 28. Aber im Wagen ist ja Nachschub ...

Eine frühe Form der paneuropäischen Industriekooperation war der so genannte Vierer-Club. Vier Lkw-Hersteller entwickelten gemeinsam einen kleinen Lastwagen. Bei DAF hieß der Typ F 900, bei Renault JN 90. Beide gibt es jetzt als H0-Modelle mit Kasten- und Pritsche/Plane-Aufbau von Brekina. Der Opel Kapitän A des Baujahres 1965 kommt als chamonixweiße Limousine. Damit sind bei Brekina nun alle „Kapitäne" erhältlich. Der Transporter Hanomag L 28 ist ein Modell der Starline-Produktlinie. *DAF F900: 34802; Preis: 21,90 €, Renault JN90: 34850; Preis: 19,90 €, Opel Kapitän A: 20751; Preis: 14,90 €, Hanomag L 28: 58160; Preis: 24,90 €*

ALBULAMODELL ▶ BRIEFKÄSTEN FÜR H0

Für Freunde Schweizer Eisenbahnen hält Albulamodell ein reichhaltiges Angebot parat. Jüngst ist unter anderem ein Set aus vier Briefkästen verschiedener Epochen im Maßstab 1:87 erschienen. Die kleinen Postkästen entstanden im 3D-Druck-Verfahren und sind mit den jeweils zeitgenössischen Farben der Schweizer Post PTT versehen. *Infos unter: www.albulamodell.ch*



FOTO: WERK

REAL-MODELL ▶ STURMLATERNE FÜR 0

Im 3D-Druckverfahren wird das Modell der originalen „Feuerhand"-Sturmlaterne für den Maßstab 1:45 hergestellt. Die Beleuchtung erfolgt mittels weißer oder roter Leuchtdioden. Die Nachbildung ist entweder als Bausatz, welcher drei Laternen beinhaltet, oder als Fertigmodell erhältlich. Letzteres ist anschlussfertig mit Vorwiderstand und Schutzdiode ausgerüstet. Beim Bausatz muss dagegen der Sockel der Lampen noch grau oder schwarz gestrichen werden. Die beiliegenden LED sind bereits fertig verdrahtet. *Infos unter www.real-modell.de*



FOTO: WERK

LANGMESSER/MODEL SCENE ▶ PFLANZE FÜR 1



FOTO: WERK

Der tschechische Landschaftsbau-Hersteller Model Scene produziert nun für Langmesser die häufig an Bahndämmen zu findenden rot blühenden Rhus-Pflanzen aus der Familie der Sumachgewächse. Die lasergeschnittenen Sträucher aus Papier wirken sehr natürlich. Die aus roten Fasern bestehenden Blütenstände bilden einen schönen Blickfang. *Bestellnr.: LMVG3-018; Preis: 5,95 €*

STÄRZ ▶ SELECTRIX-STELLSIGNAL-ENCODER

Der Encoder ist ein Ein- und Ausgabemodul zum Anschluss von Tastern und Anzeigen für acht Weichen oder Signale. Er ist daher besonders für die Anbindung eines Gleisbildstellpultes an das Selectrix-System geeignet: Die Schaltbefehle der Taster werden über LED am Stellpult angezeigt, auf den SX-Bus geschrieben und vom Funktionsdecoder übersetzt. *Infos unter www.firma-staerz.de*

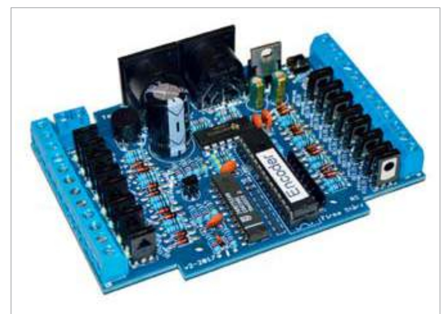


FOTO: WERK

US-CORNER

Zum 200-jährigen Bestehen der Vereinigten Staaten im Jahr 1976 spendierten zahlreiche US-Bahngesellschaften einer oder mehreren Lokomotiven eine besondere Lackierung. Diese sogenannten Bicentennial-Lokomotiven waren manchmal relativ simpel in den Landesfarben blau, weiß und rot gehalten, manche Exemplare waren Kunstwerke. Häufig wählten die Bahnen Lokomotiven aus, welche die Betriebsnummern 1776 oder 1976 trugen. Auch die legendäre Burlington Northern (BN) verpasste ihrer SD 40-2 mit der Nummer 1876 einen Bicentennial-Look mit blauem Fahrwerk und weißen Aufbauten mit markanten roten Querstreifen, die nun als Digitalmodell bei Athearn (Art.-Nr.: 98370) erhältlich ist. Ein Set mit acht wunderschönen Hopper-Wagen (Art.-Nr.: 106-4625), der BNSF Nachfolgerin der BN nach der Fusion mit der Santa Fe, liefert Kato jetzt für US-Freunde im Maßstab 1:160.



FOTOS (2): RAINER ALBRECHT

Bicentennial-Loks wie die 1876 der BN sind stets ein Hingucker.



Die BNSF-Hopper von Kato, sind sehr schön detailliert sowie exzellent lackiert und bedruckt.

MODELL-HOBBY-SPIEL LEIPZIG

BDEF-Anlagenschau

☐ Ehrlich gesagt, ich freue mich schon wieder auf Leipzig. Allein der abendliche Blick nach einem vollen Messetag über die weite und ruhige Wasserfläche in Richtung Westen – idealerweise mit eindrucksvollen Abend-Wolken – lohnt die Anreise. Das moderne Messegelände bildet eben einen attraktiven Rahmen für die größte Modellbau-Veranstaltung im Osten. Am 29. September ist es wieder so weit: Bis zum 1. Oktober öffnet die „modell-hobby-spiel" ihre Pforten und die VG Bahn ist mit dabei.

In der Modellbahn-Halle lockt vor allem die vom BDEF organisierte Anlagenschau. 14 sehenswerte Exponate warten auf die fachkundigen Besucher, die Auswahl ist international: Der Belgier Ivo Schraepen zeigt nach langer Pause wieder seine Segmentanlage „Kempenland" nach Vorbildern seines Heimatlandes. Die perfekt inszenierten Details und der realistische Betrieb auf der elektrifizierten Hauptstrecke sind sehenswert.

Aus Frankreich stammt der Modellbau-Künstler Patrice Hamm. Getreu der langen Tradition in unserem Nachbarland entstanden alle Gebäude für seine Anlage „Le Trevois" im Selbstbau. An der elsässischen Stadt im Maßstab 1:87 kann man sich gar nicht sattsehen, mit so viel Liebe sind alle Szenen arrangiert. Jedes Hausdach ist ein Unikat, wurde doch jeder der unterschiedlich kolorierten Ziegel einzeln aufgesetzt. Bei so viel Realismus in der Stadtgestaltung spielt die vorbeizuckelnde H0e-Bahn schon fast eine Nebenrolle. Ähnlich detailverliebt war Hans-Heinrich Schubert beim Bau seiner US-Anlage, die wiederum im H0-Maßstab gehalten ist. Vorbild waren die amerikanischen Waldbahnen mit ihren oft improvisierten, aber dennoch beeindruckenden Bauwerken und Gleisanlagen. In die USA der 60er-Jahre entführt auch die Anlage des „Spur-0-Teams Hasselt" aus Belgien, deren gestaltete Längsseiten jeweils 17 Meter messen.

Nach Österreich entführt die große Spur-N-Modulanlage der „160er". Die liebenswert ausgeschmückten Nebenbahnmodule

FOTO: MARKUS TIEDKE

Auf der Anlage von Hans-Heinrich Schubert erfreuen Details in Hülle und Fülle die US-Fans.



FOTO: DANI HUNZIKER

Auch ohne Zug ein Blickfang: „Kempenland" von Ivo Schraepen.

Berühmtes Vorbild: Die Doppelstockbrücke bei Bullay im Verlauf der Mosel-Strecke zog und zieht ungezählte Fotografen an. Rainer Tielke hat das imposante Bauwerk perfekt in den Maßstab 1:220 übertragen und zeigt auf seinem Schaustück realistischen Betrieb.



FOTO: RAINER TIELKE

bilden Motive der Waldviertel-Strecke Zwettl – Martinsberg-Gutenbrunn nach.

Doch auch Eisenbahn aus Deutschland wird in Leipzig zu bestaunen sein: In überschaubaren Abmessungen ein mächtiges Vorbild nachzubilden, das gelingt am besten in der Baugröße Z. Rainer Tielke, bekannt für sein Groß-Bw „Hamburg Altona", hat nun auch die berühmte kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Mosel bei Bullay in 1:220 gebaut. Wegen des passenden Original-Hintergrundes fühlt sich der Betrachter tatsächlich ins Moseltal versetzt.

Ein besonderes Schmuckstück präsentieren die Modellbahnfreunde Taucha mit dem Nachbau der Halle des Leipziger Hauptbahnhofs.

Der TT-Maßstab ist nicht nur mit der AKTT, sondern auch mit der „BSW-Modellbaugruppe München-West" und ihrer Modulanlage „Freiham" vertreten. Deren doppelgleisige Strecke zeigt Motive aus der Umgebung Münchens.

Auch die Freunde der großen Spurweiten kommen nicht zu kurz: Die Baugröße 1 ist in Gestalt einer Modulanlage mehrerer Teilnehmer unter dem Motto „Von Rißnitz nach Klingsiel" präsent, die „LGB-Freunde Rhein/Sieg e.V." zeigen ihre 38 mal acht Meter messende Anlage Meckenheim.

Neuheitenschau und Modellbahnsofa, Privatanlagen und Modellbahnwerkstatt, das sind in bewährter Weise die Stichpunkte zum „Fachtreffpunkt Gleis 27".

Das beliebte „Junior College Europa" wird in Leipzig wieder von der SMV organisiert. □ *abp*



FOTO: ABP

Ins malerische Waldviertel entführt die Nebenbahn der N-Vereinigung „Die 160er" aus Österreich.



FOTO: DANI HUNZIKER

Altstadt-Romantik und Realismus pur bietet die grandiose Elsass-Anlage in H0 von Patrice Hamm.

MESSE-KALENDER

26. - 29. OKTOBER 2017:	3. - 5. NOVEMBER 2017:
Modellbau-Messe Messe Wien	Faszination Modellbau/Echtdampf-Hallentreffen Messe Friedrichshafen

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Alexander Bergner (ba), Bernd Keidel (ke), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Rainer Albrecht, Klaus Eckert, Marcus Henschel, Klaus Kampelmann, Jan Köttnitz, Helge Scholz, Michael Siemens, Frank Zarges

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic, Sabine Novotny, Kathleen Baumann

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150, bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154, Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 29, ab 1.1.2017,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst), (08141) 53481-103
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Sandra Corvin, (Bestellservice, (08141) 53481-0

SEKRETARIAT
Julia Heller, Claudia Klausnitzer

ABONNENTEN-SERVICE
FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funkedirekt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 5,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 64,60 €
Großes Abonnement 81,20 €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 75,80 €;
Großes Abonnement 89,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH, Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

OFFIZIELLES VERBANDSORGAN
des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF) und der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung e. V. (SMV)

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: MEB-ARCHIV

VOM RANGIERDIENST BIS ZUM SCHNELLZUG

Die Maschinen der BR 50^{35-37} standen ab 1957 vor nahezu allen Zuggattungen der DR im unermüdlichen Einsatz und beschlossen den Dampfeinsatz auf Normalspur.



FOTO: MICHAEL SIEMENS

FAHR-HILFE

Faller ermöglicht mit zwei neuen Bausätzen die nachträgliche Motorisierung von Lkw-Modellen für das Car-System. Wir testen, ob dies einfach gelingt.

Das November-Heft erscheint am **11. Oktober** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch



FOTO: GABRIEL HABERMANN

ALS DAS AUTO NOCH BAHN FUHR

Gabriel Habermann erinnert an mehrere Reisen mit dem Autozug von Stuttgart nach Sylt.

AUSSERDEM

BEM-Exklusiv

In Nördlingen hat sich in letzter Zeit einiges getan. Hendrik Bloem hat viele neue Nachrichten.

Tür und Tor werden geöffnet

Zum Antrieb von Lokschuppen-Toren müssen keine komplizierten Servos herhalten, beweist Bernd Franke.

Luxus Pur

Im Land der aufgehenden Sonne reist man neuerdings in futuristischen Zügen durch die schönsten Gegenden des Inselreichs.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: SLG. MARKUS HEHL

FERNWEH AUF SCHIENEN: TOUROPA

Ob Ruhpolding oder Rimini: Der Deutschen Reiselust begann auf Gleisen – in Liegewagensonderzügen.



FOTO: A. BAUER-PORTNER

BRAUNKOHLE-MONSTER IN TT

Der MEC Hoyerswerda baute die Rohkohleverladung des Tagebaus Scheibe in beeindruckender Weise im Maßstab 1:120 nach.

Eisenbahn-Romantik Reisen 2018

Alle Reisen inklusive Fahrt im Komfortreisebus ab/bis **Dresden, Leipzig und Dortmund,** begleitete Bahnfahrten, Eintrittsgelder, Hotelübernachtungen und Halbpension!

Letzte Chance vor dem Brexit!

Isle of Man
26.04.-04.05.2018 ab 1.998 €

- East Lancashire Railway
- Manx Electric Railway
- Snaefell Mountain Railway
- Isle of Man Steam Railway
- Groudle Glen Railway
- Eisenbahnmuseum York

Dampf in Schottland
23.07.-31.07.2018 ab 1.898 €

- Bo'ness and Kinneil Railway
- Jacobite Steam Railway
- Strathspey Railway
- Keith & Dufftown Railway
- Royal Deeside Railway
- Caledonion Railway
- Tanfield Railway
- Loch Ness, Edinburgh
- Urquhart Castle, Fort George

Südengland Dampfbahnen & Gärten
28.05.-04.06.2018 ab 1.598 €

- Romney & Hythe Railway
- Bluebell Railway
- Spa Valley Railway
- Kent-Sussex-Railway
- Sittingbourne´s Steam Rlw
- Sissinghurst Castle
- Royal Pavilion
- Hever Castle, Leeds Castle
- Canterbury



Schmalspurparadies Wales
26.09.-03.10.2018 ab 1.598 €

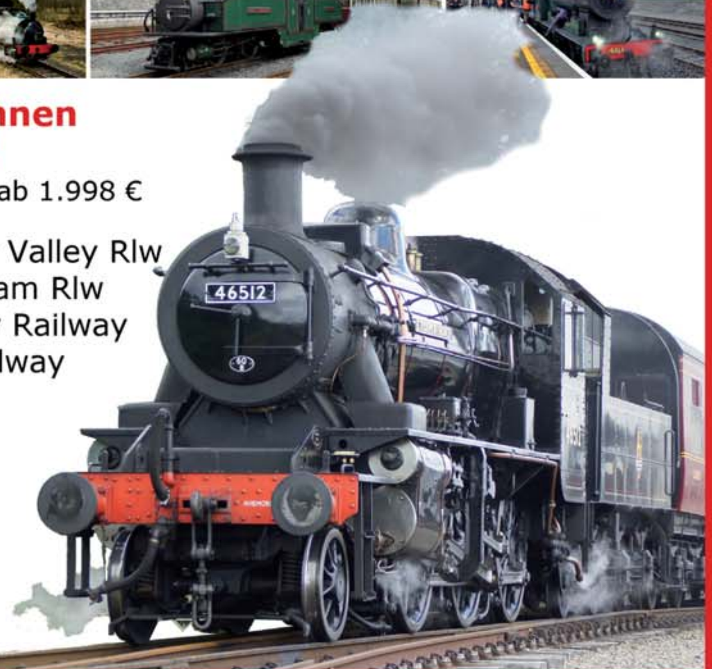
- Bala Lake Railway
- Welsh Highland Railway
- Ffestiniog Railway
- Snowdon Mountain Railway
- Llanberis Lake Railway
- Fairbourne Steam Railway
- Talyllyn Railway
- Welshpool & Llanfair Light Railway
- Llangollen Railway
- Eisenbahnmuseum York

Museumsbahnen in Irland
29.08.-08.09.2018 ab 1.998 €

- Waterford & Suir Valley Rlw
- Downpatrick Steam Rlw
- Giants Causeway Railway
- Lartigue Monorailway
- Dublin & Belfast

Schweiz, Österreich, Normandie - Belgien, Norwegen, Indien

Weitere Reisen auf Anfrage sowie im Internet.



10. Dresdner Dampfloktreffen *"Große Spur trifft kleine Spur"* 5. - 8. April 2018

3 Übernachtungen mit Frühstück im Ibis Hotel Dresden
Bustransfer und Fahrt mit Schamalspur-**Preßnitztalbahn** (Charter), Fotohalte geplant.
Individueller Besuch **Dresdner Dampfloktreffen** und **Verkehrsmuseum.**
Transferfahrt und Besuch der **Dampfloktreffen-Nachtfotoparade.**
Stadtrundfahrt durch Dresden mit örtlichem Reiseleiter.
Halbtägige **Dampf-Sonderfahrt** (geplant Tharandter Rampe).

Preis p. P.
im DZ: 398 €
EZ-Zuschlag: 69 €

Mindestteilnehmer: 25 Personen. Veranstalter: Eisenbahn-Romantik Reisen, ein Produkt und eingetragenes Warenzeichen des Reisebüros Rainer Maertens.

Reisebüro Rainer Maertens



0351 - 56 39 39 30

Prohliser Allee 10, 01239 Dresden
Mo-Fr: 09.00-19.00 Uhr, Sa: 09.00-16.00 Uhr

facebook.com/EisenbahnRomantikReisen
www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de